Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück, Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 30 / 05. JULI 2023

GP Österreich: Verstappen dominiert

Spielberg-Umbau nach Strafenflut?

NASCAR Cup Series in Chicago

Van Gisbergen siegt beim Debüt

Tödlicher Unfall von Dilano van't Hoff

Diskussion über Sicherheit in Spa

Deutschland **€ 2,90**
A € 3,30 · **CH** sfr 4,60
IT € 4,00 · **B, NL, LUX** € 3,40

4 190525 902906 30

Superbike-WM: Donington

Bautista wenigstens einmal geschlagen

GTWC: 24h-Rennen in Spa

Rowe-BMW gewinnt vor Mercedes & Audi

MotoGP-Interview: Stefan Bradl

Warum ist die Honda so schwer zu fahren?

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Verstappen dominiert beim Red-Bull-Heimspiel **S. 4**
Formel 1 Zahlen, Daten und Ergebnisse aus Spielberg **S. 6**
Formel 1 Einzelkritiken, Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 8**
Formel 1 Die zwei Gesichter des aktuellen Haas-Autos **S. 10**
Formelsport Weitere aktuelle News aus den Serien **S. 12**
Formelsport Die Action der F2 und F3 aus Spielberg **S. 14**
Formelsport Palou feiert dritten IndyCar-Sieg in Folge **S. 16**
Sportwagen BMW holt den 25. Sieg bei den 24h von Spa **S. 18**
Sportwagen Wichtige News aus der Nürburgring-Szene **S. 23**
Rallye Die ERC feiert das Comeback von Colin's Crest **S. 24**
Rallye Aktuelle Nachrichten und Rallycross-WM Höljes **S. 26**
Tourenwagen Überraschung bei der NASCAR in Chicago **S. 28**
Tourenwagen Aktuelle Themen aus einigen Rennserien **S. 29**

Motorrad:

MotoGP Honda-Einblicke beim Interview mit Stefan Bradl **S. 30**
Motorrad-WM Aktuelle News aus den WM-Klassen **S. 32**
Superbike-WM Mehr Spannung als sonst in Donington **S. 34**
Superbike-WM Ergebnisse aus Donington, weitere News **S. 36**
Straßensport Alles zur Moto2-EM/JuniorGP in Portugal **S. 38**
Historie Porträt: 60. Geburtstag von Giancarlo Falappa **S. 39**
Motocross-WM Febvre und Geerts jubeln in Lombok **S. 40**
Offroad Enduro-WM, Grasbahn-EM, Supercross und News **S. 42**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

16 IndyCar in Mid-Ohio: Siebenfach-Rolle endet im Reifenstapel

INDYCAR

40 Motocross-WM in Indonesien: Jorge Prado fliegt im Surferparadies

ACEVEDO

28 NASCAR Cup Series in Chicago: Debütant siegt bei Stadtkurs-Premiere

MOTORSPORT IMAGES

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Der Audi-Aufsichtsrat hat in der vergangenen Woche CEO Markus Duesmann rausgeworfen. Was bedeutet das für die Motorsportprogramme bei Audi?

Der Rauswurf von Markus Duesmann war nach Einschätzung von Experten überfällig. Die Marke Audi liefert zwar ordentliche Ergebnisse ab, aber am Horizont ziehen tiefschwarze Wolken auf: Das China-Geschäft lahmt, die Elektropläne hinken dem Zeitplan hinterher, die Renovierung der Modellpaletten stockt. Unter diesen Rahmenbedingungen sind die geforderten Renditeziele von 13 Prozent nicht zu erreichen.

Das ist die eine Seite, die offizielle. Der Hauptgrund für den Rauswurf sind jedoch die eklatanten Führungs- und Kommunikationsdefizite von Duesmann, der sich permanent mit der technischen Entwicklung von Audi anlegte, bis das Vertrauensverhältnis zerrüttet war. Die letzten Vorstandssitzungen wurden von einem Coach betreut, weil die versammelten Damen und Herren nicht mehr zueinanderfanden. Dazu glänzte Duesmann mit abstrusen Statements: Er verglich die Fahrer von Verbrennerautos (also auch viele Audi-Kunden) mit Drogenjunkies und setzte sich für autofreie Sonntage ein – zum Entsetzen der meisten Audi-Mitarbeiter.

Auch im Motorsport hat Duesmann eine Spur der Verwüstung hinterlassen: Unter dem von ihm eingesetzten Sportchef Julius Seebach wurde die Motorsport-DNA der Marke Audi binnen zwei Jahren zielstrebig zerstört: Die GT3- und Kundensportprogramme ließ man am langen Arm verhungern, das LMDh-Projekt wurde gecancelt. Stattdessen ersann eine in den Wolken angesiedelte Strategiegruppe das spleenige Dakar-Projekt, dessen Idee eine technische Kopfgeburt war: Ein DTM-Motor lädt Batterien, die die Räder antreiben – wir fahren elektrisch. Jaja. Obendrauf pflanzte Duesmann das F1-Programm, vermutlich aus alter Liebelei, weil er früher zu BMW-Zeiten selbst F1 machen durfte.

Die Visionen von Duesmann sind auf Konzernseite geplatzt. Und im Motorsport? Alle gehen davon aus, dass das Dakar-Programm zeitnah gekillt wird, denn es kostet angeblich 50 Millionen Euro und ist völlig nutzlos. Beim Thema F1 gibt es zwei Denkschulen: Die einen sagen, man habe schon zu viel Geld reingesteckt, um jetzt wieder auszusteigen. Die anderen sagen: Lieber ein Ende mit Schrecken, als ein Schrecken ohne Ende. Der VW-Konzern muss 5 Milliarden Euro sparen – gleichzeitig will man Geld in die Formel 1 pumpen?

Schließlich wird erwartet, dass das Thema GT3 und Kundensport unter dem Duesmann-Nachfolger Gernot Döllner wieder stärker in den Fokus rückt, denn es ist effizient und bringt viel. Allerdings müssen für eine perspektivische Fortsetzung auch technische Grundlagen auf der Straßenseite und bei der Modellpolitik geschaffen werden. Denn ohne eine technische Absprungbasis auf der Straße fehlt jedem Kundensport die innere Logik.

Eine Technologie-offenere Grundausrichtung der Marke könnte auch ein Comeback von Audi im Motorsport beflügeln.

Marcus Schurig
Redakteur

27 Rallycross-WM in Schweden: Loeb-Lancia noch nicht schnell genug

RED BULL

MSa-Paddock

DAS VOLLE PROGRAMM
Ein Training, zwei Qualifyings, zwei Rennen: Sprintwochenenden sind intensiv. Es blieb für MSa-Reporter Andreas Haupt aber auch Zeit, um die Landschaft sowie die Atmosphäre im Fahrerlager zu genießen.

MITTEN IN DIE FEIER GEPLATZT ...
Redakteur Schurig wollte nach dem Rennen in Spa Audi-Kundensportchef Chris Reinke einvernehmen. Der kam mit großem Pokal: Seine Audi-Teams holten so viele Punkte, dass Audi den „Coupe du Roi“ gewann.

EXKLUSIVE EXTRARUNDE
Rekordweltmeister Sébastien Loeb höchstpersönlich erklärte Reiner Kuhn im Anschluss an den Rallycross-WM-Lauf in Schweden den vollelektrischen Lancia Delta, damit sich der MSa-Rallye-Reporter mit knapp 700 PS über die regennasse Piste katapultieren konnte. Der Tracktest folgt in einer der nächsten Ausgaben.

SCHICK IN PLASTIK
Als in Höljes der Regen kam, steckten die mitleidigen Pistenposten Rallycross-Reporter Sven Kopf in einen wenig dekorativen Plastikschutz. Das MSa-Nordlicht hatte seinen Ostfriesennerz daheim gelassen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Große Blamage we

Die Formel 1 stolperte in Spielberg über unzählige Verstöße bei den Track Limits. Red Bull war wieder haushoch überlegen. Ferrari positionierte sich als Verfolger, McLaren blühte auf.

Von: **Andreas Haupt**

Warum protestierte Aston Martin gegen das Ergebnis?

Aston Martin stach in ein Bienennest. Das Team hielt der FIA mit einem Protest vor, dass sie nicht alle Verstöße gegen die Track Limits während des Rennens analysiert hatte. Die FIA-Stewards stimmten zu. Sie forderten die Rennleitung auf, das Versäumte nachzuholen. Diese musste angeblich mehr als 1200 Fälle überprüfen. Daraus filterte sie 83 tatsächliche Übertretungen der weißen Begrenzungslinien in den Kurven 9 und 10.

Zu den bereits geahndeten Verstößen (Strafen gegen Sainz, Hamilton, Gasly, Magnussen, Albon, Sargeant und Tsunoda) kamen schlussendlich noch weitere mit etwa fünf Stunden Verspätung. Tsunoda plus fünf Sekunden. Sainz, Gasly, Hamilton, Albon, Sargeant jeweils plus zehn. De Vries plus 15 und Ocon plus 30 Sekunden.

Das Podest war von der Strafen-Flut nicht betroffen. Dahinter wirbelte es die Top 10 durch. Norris, Alonso, Russell und Stroll gewannen je einen Platz. Sainz, Hamilton und Gasly rutschten je eine Position zurück. Um solch ein Horror-Szenario in Zukunft zu verhindern, schlägt die FIA vor, in den betroffenen Kurven ein Kiesbett zu pflanzen.

Wieso war Red Bull überlegener als in Kanada?

In Kanada fiel der Vorsprung von Max Verstappen nicht ganz so groß aus wie sonst. Das machte der Konkurrenz ein wenig Hoffnung, aufgeholt zu haben. Zwei Wochen später folgte eine schallende Ohrfeige. Verstappen flog wieder allen davon. Teamkollege Sergio Pérez erholte sich aus seinem Formtief und pirschte von Startplatz 15 bis auf das Podest. Obwohl er wegen einer Erkältung physisch angeschlagen war.

An neuen Teilen lag es nicht. Red Bull hatte für Österreich nur die hinteren unteren Querlenker aerodynamisch günstiger verkleidet. Es war vielmehr so, dass die Reifen wieder eine größere Rolle spielten. In Kanada ging die Abnutzung gegen null, in Spielberg war sie hoch. Je stärker die Pirellis leiden, desto mehr glänzt das beste Auto im Feld. Der Red Bull hat das breiteste Arbeitsfenster. Der RB19 funktioniert immer.

Punkt zwei der Dominanz machte die Streckencharakteristik aus. Der Red-Bull-Ring verlangt nach Performance in allen Kurventypen – von schnell bis langsam. Und nach einem guten Topspeed. Red Bull hat alles und ist beim Setup nicht in bittere Kompromisse gezwungen. Zwischen den Zeilen hörte man in Gesprächen heraus, dass Verstappen nicht immer am Limit unterwegs war. Der Weltmeister ist eine Macht und ein Muster an Konstanz. „Er fährt mit einer unglaublichen Leichtigkeit“, bemerkt Sportchef Helmut Marko.

Die Dominanz fand ihren Höhepunkt in der drittletzten Runde. Verstappen hatte den Luxus, einen weiteren Stopp einzulegen, um auf Softs die schnellste Rennrunde zu attackieren. Er sicherte sich den Bonuspunkt.

Hat Ferrari wirklich Fortschritte gemacht?

Fahrer und Teamleitung befinden: Ja. „Schon in Kanada hatten wir eine starke Rennpace. Spielberg hat ein anderes Layout mit einem anderen Asphalt. Ich denke, wir haben uns mit diesem Ergebnis die Bestätigung eingeholt“, zog Teamchef Fréderic Vasseur ein zufriedenes Fazit.

Ferrari hatte in jedem Fall das zweitschnellste Auto. Auf eine Runde in der Qualifikation am Freitag und über die Distanz. Das Barcelona-Upgrade eröffnete eine neue Richtung. Dort lernte man viel darüber, wie der rote Rennwagen eingestellt werden will. In Österreich verfeinerte die Scuderia das Paket mit einem neuen Frontflügel und abermals modifizierten Unterboden.

Am Start herrscht noch heile Welt. Später überschatten die Verstöße gegen die Track Limits den Grand Prix. Spielberg wird zur Farce

MOTORSPORT IMAGES

Ferrari schwingt sich auf zur Nummer zwei. Gegen Max Verstappen im Red Bull kann Charles Leclerc allerdings nicht das Geringste ausrichten

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

gen Track Limits

XPB

XPB

Mercedes und Aston Martin enttäuschten gleichermaßen. McLaren geigte dagegen groß auf. Lando Norris hatte das große Upgrade exklusiv am Auto

Das Arbeitsfenster des SF-23 ist etwas breiter geworden, ohne dafür die Bodenfreiheit zwingend zu verändern. Das Auto ist nicht mehr so launisch. Im System ist mehr Konstanz. Die Fahrer gewinnen Vertrauen. Speziell in Highspeedkurven klebt der Ferrari besser. „Das Auto fühlt sich harmonischer an“, erzählt Sainz. Leclerc ergänzt: „Das Upgrade hat geholfen, auch wenn Highspeedkurven gefühlt immer noch eine Schwäche sind. Mein Auto war für das Rennen nicht optimal abgestimmt. Das Heck war etwas lose.“ Bis zu Red Bull ist es noch ein weiter Weg.

Was war mit Mercedes und Aston Martin los?

Red Bull und Max Verstappen haben ein Abo auf den Sieg. Die Verfolger wechseln sich ab, und fallen durch fehlende Konstanz auf. In Kanada waren Aston Martin und Mercedes noch gut unterwegs. Zwei Wochen später verschwanden sie hinter Ferrari und sogar hinter Lando Norris.

In den Qualifikationen redete sich Aston Martin auf das DRS heraus. Mit offenem Flügel gewinnt das Auto nicht so viel Speed. „Leider darf man in Spielberg auf 35 Prozent der Strecke das DRS aktivieren“, bedauerte Chefingenieur Tom McCullough. Aston Martin versuchte gegenzusteuern, indem man etwas Heckflügel wegnahm. Dennoch hatte man eines der langsamsten Autos geradeaus. Zu viel Flügel wollte man nicht opfern, weil man sonst in schnellen Kurven büßt. Die zählten im bisherigen Saisonverlauf nicht zu den großen Stärken von Aston Martin. „Wir haben uns dort aber verbessert, was die Sektoren zwei und drei zeigen“, beteuerten sie im Team.

Für die maue Performance im Rennen war DRS keine Ausrede. Der Flügel darf ja nur benutzt werden, wenn man innerhalb einer Sekunde zum Vordermann fährt. Eine echte Erklärung für das Abschneiden hatte Aston Martin nicht. Fernando Alonso schob es auf die Strecke, die dem Team auch in der Vergangenheit nicht gelegen habe. Der Spanier fühlte sich an Barcelona erinnert, als Aston Martin im Rennen abschmierte. Das Gefühl im Auto sei ein ähnliches gewesen. Damals waren die grünen Autos aus dem Arbeitsfenster gefallen. „Eine einmalige technische Sache“, hieß es dazu aus dem Team, die „nicht mit der Bodenfreiheit in Zusammenhang stehe“. In Spielberg sah es ähnlich aus. Der AMR23 traf nicht den Wohlfühlbereich. Schnelle Kurven gibt es auch hier. Sicher hat Aston Martin die engen Kurven von Montreal vermisst. Die Stärken bei der Traktion konnte man in Österreich kaum ausspielen, weil es nur zwei langsame Ecken gibt. Nach dem Grand Prix gibt es Fragezeichen, ob das große Kanada-Upgrade den AMR23 tatsächlich besser gemacht hat.

Mercedes erging es nicht besser. Das Werksteam machte einen Rückschritt. Vom ersten Training blieb der W14 ein paar Zehntel unter den Erwartungen. Am komprimierten Sprint-Wochenende fand man nie in die Spur. Das widerspenstige Heck kehrte zurück. Der Versuch, die Hinterachse über weniger Frontflügel zu stärken, um den Silberpfeil in Balance zu bringen, scheiterte. „Wir haben überall gelitten. Das Auto unter- und übersteuerte gleichermaßen“, sagte Teamchef Toto Wolff. Der W14 ist zu abhängig vom Streckentyp.

Wie ist die Formsteigerung von McLaren zu erklären?

McLarens B-Version hat in Österreich voll eingeschlagen. Sie hat mehr Abtrieb, speziell in der Kurvenmitte. „Was wir auf der Strecke messen, ist das, was unsere Entwicklungstools in der Fabrik ausspucken. Das ist ermutigend“, sagt Teamchef Andrea Stella.

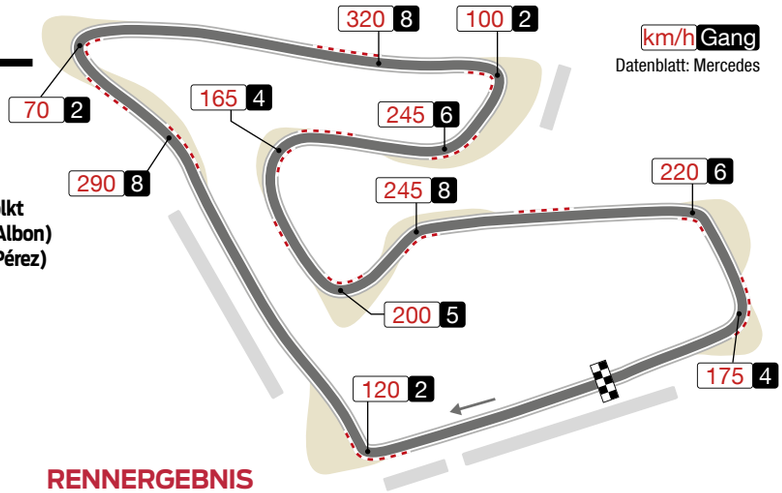
Ein wenig überraschte sich McLaren selbst, weil auch der Speed über die Distanz stimmte. Die Reifenabnutzung war geringer als sonst üblich. „Trotz der Zweikämpfe, in die ich verstrickt war. Die haben sicher nicht geholfen“, befand Lando Norris, der starker Vierter wurde. Die moderaten Asphalttemperaturen, harte Bremszonen, schnelle Kurven und kein allzu starker Wind halfen McLaren. Und natürlich der Norris-Faktor, der in Spielberg immer schon gut war. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP ÖSTERREICH: 9. VON 22 LÄUFEN, 2. JULI 2023

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**4,318 km**
Runden:	**71**
Distanz:	**306,452 km**
Zuschauer:	**105 000**
Wetter:	**22 Grad, bewölkt**
Topspeed Qualifikation:	**322,0 km/h (Albon)**
Topspeed Rennen:	**325,3 km/h (Pérez)**
Gangwechsel/Runde:	**32**
Volllastanteil:	**76 %**
Pole-Position bis Kurve 1:	**246 m**
Safety-Car-Phasen:	**1**
Führungswechsel:	**2**



FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	7	229
2.	Pérez	2	148
3.	Alonso		131
4.	Hamilton		106
5.	Sainz		82
6.	Leclerc		72
7.	Russell		72
8.	Stroll		44
9.	Ocon		31
10.	Norris		24
11.	Gasly		16
12.	Hülkenberg		9
13.	Albon		7
14.	Piastri		5
15.	Bottas		5
16.	Zhou		4
17.	Tsunoda		2
18.	Magnussen		2
19.	Sargeant		0
20.	De Vries		0

KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	9	377
2.	Mercedes		178
3.	Aston Martin		175
4.	Ferrari		154
5.	Alpine		47
6.	McLaren		29
7.	Haas		11
8.	Alfa Romeo		9
9.	Williams		7
10.	Alpha Tauri		2

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	7:2
Hamilton – Russell	5:4
Leclerc – Sainz	4:5
Norris – Piastri	8:1
Gasly – Ocon	4:5
De Vries – Tsunoda	2:7
Alonso – Stroll	7:2
Albon – Sargeant	9:0
Bottas – Zhou	6:3
Hülkenberg – Magnussen	7:2

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Verstappen**	71/61[1)]	1:25.33,607 min = 214,902 km/h	1.07,012 min
2.	**Leclerc**	71/10	+ 5,155 s	1.08,820 min
3.	**Pérez**	71	+ 17,188 s	1.08,111 min
4.	**Norris**	71	+ 26,327 s	1.08,739 min
5.	**Alonso**	71	+ 30,317 s	1.09,108 min
6.	**Sainz**[3)]	71	+ 31,377 s	1.08,880 min
7.	**Russell**	71	+ 48,403 s	1.09,283 min
8.	**Hamilton**[3)]	71	+ 49,196 s	1.09,160 min
9.	**Stroll**	71	+ 59,043 s	1.08,463 min
10.	**Gasly**[3)]	71	+ 1.07,667 min	1.09,046 min
11.	**Albon**[3)]	71	+ 1.09,767 min	1.09,560 min
12.	**Zhou**	70		1.09,786 min
13.	**Sargeant**[2)]	70		1.09,611 min
14.	**Ocon**[6)]	70		1.09,797 min
15.	**Bottas**	70		1.09,940 min
16.	**Piastri**	70		1.09,862 min
17.	**De Vries**[5)]	70		1.09,852 min
18.	**Magnussen**[2)]	70		1.10,176 min
19.	**Tsunoda**[4)]	70		1.09,620 min
20.	**Hülkenberg**	12	Motor (P 19)	1.11,066 min

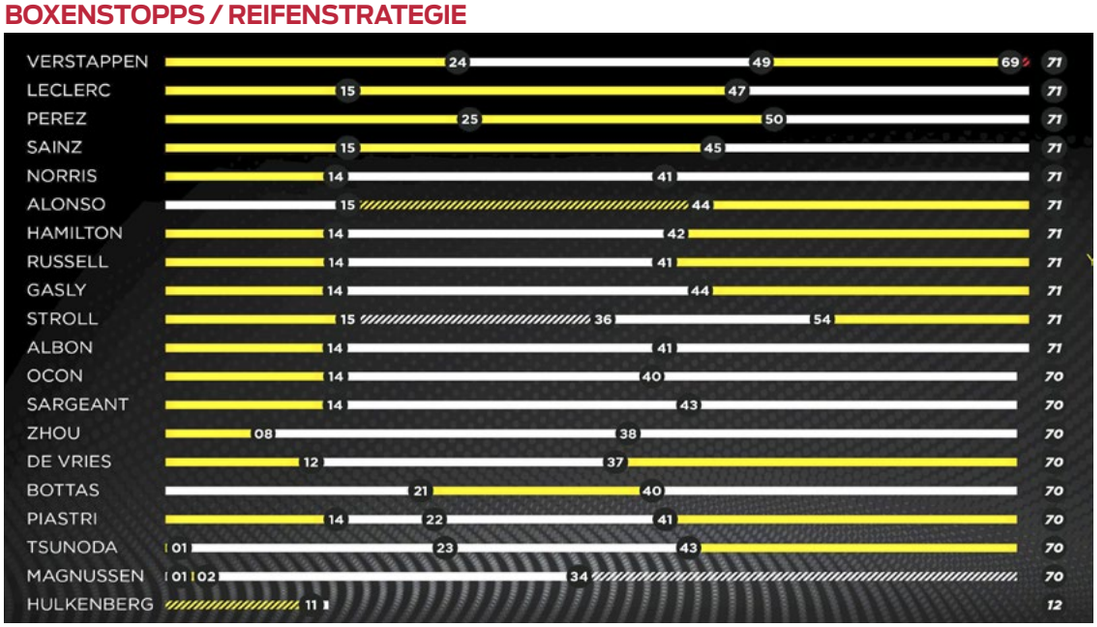
[1)] Runden in Führung, Bestwerte in Rot [2)] +5 Sek. Track Limits [3)] +10 Sek.: Track Limits [4)] +15 Sek. Track Limits
[5)] +15 Sek.: Track Limits + Fehlverhalten Zweikampf [6)] +30 Sek.: Track Limits

STARTAUFSTELLUNG

1	Max Verstappen, NL	1
2	Charles Leclerc, MC	16
3	Carlos Sainz, E	55
4	Lando Norris, GB	4
5	Lewis Hamilton, GB	44
6	Lance Stroll, CAN	18
7	Fernando Alonso, E	14
8	Nico Hülkenberg, D	27
9	Pierre Gasly, F	10
10	Alexander Albon, THA	23
11	George Russell, GB	63
12	Esteban Ocon, F	31
13	Oscar Piastri, AUS	81
14	Valtteri Bottas, FIN	77
15	Sergio Pérez, MEX	11
16	Yuki Tsunoda, JAP	22
17	Guanyu Zhou, CHN	14
18	Logan Sargeant, USA	2
19	Kevin Magnussen, DK[1)]	20
20	Nyck de Vries, NL[1)]	21

Startnummer
[1)] Start aus Box: Verstoß gegen Parc fermé

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP ÖSTERREICH, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.05,742 min	30
2.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,241 s	32
3.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,270 s	33
4.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,509 s	34
5.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,520 s	32
6.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,598 s	29
7.	Kevin Magnussen	Haas	+ 0,755 s	27
8.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0,914 s	31
9.	George Russell	Mercedes	+ 0,954 s	28
10.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 1,038 s	33
11.	Alexander Albon	Williams	+ 1,052 s	23
12.	Oscar Piastri	McLaren	+ 1,067 s	36
13.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 1,104 s	30
14.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,105 s	33
15.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,243 s	34
16.	Nyck de Vries	Alpha Tauri	+ 1,275 s	36
17.	Logan Sargeant	Williams	+ 1,276 s	25
18.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,460 s	30
19.	Pierre Gasly	Alpine	+ 1,545 s	28
20.	Lando Norris	McLaren	+ 1,626 s	20

GP ÖSTERREICH, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Max Verstappen	1.05,116	1.04,951	1.04,391
2.	Charles Leclerc	1.05,577	1.05,087	1.04,439
3.	Carlos Sainz	1.05,339	1.04,975	1.04,581
4.	Lando Norris	1.05,617	1.05,038	1.04,658
5.	Lewis Hamilton	1.05,673	1.05,188	1.04,819
6.	Lance Stroll	1.05,710	1.05,121	1.04,893
7.	Fernando Alonso	1.05,655	1.05,181	1.04,911
8.	Nico Hülkenberg	1.05,740	1.05,362	1.05,090
9.	Pierre Gasly	1.05,515	1.05,308	1.05,170
10.	Alexander Albon	1.05,673	1.05,387	1.05,823
11.	George Russell	1.05,686	1.05,428	
12.	Esteban Ocon	1.05,729	1.05,453	
13.	Oscar Piastri	1.05,683	1.05,605	
14.	Valtteri Bottas	1.05,763	1.05,680	
15.	Sergio Pérez	1.05,177	2.06,688	
16.	Yuki Tsunoda	1.05,784		
17.	Guanyu Zhou	1.05,818		
18.	Logan Sargeant	1.05,948		
19.	Kevin Magnussen	1.05,971		
20.	Nyck de Vries	1.05,974		

GP ÖSTERREICH, SPRINT-SHOOTOUT

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Max Verstappen	1.06,236	1.05,371	1.04,440
2.	Sergio Pérez	1.06,924	1.05,836	1.04,933
3.	Lando Norris	1.06,723	1.05,699	1.05,010
4.	Nico Hülkenberg	1.06,548	1.06,091	1.05,084
5.	Carlos Sainz	1.06,187	1.05,434	1.05,136
6.	Charles Leclerc	1.07,061	1.05,673	1.05,245
7.	Fernando Alonso	1.06,611	1.05,759	1.05,258
8.	Lance Stroll	1.06,569	1.05,914	1.05,347
9.	Esteban Ocon	1.06,840	1.05,604	1.05,366
10.	Kevin Magnussen	1.06,629	1.05,730	1.05,912
11.	Alexander Albon	1.06,892	1.06,152	
12.	Pierre Gasly	1.06,873	1.06,360	
13.	Yuki Tsunoda	1.06,896	1.06,369	
14.	Nyck de Vries	1.06,704	1.06,593	
15.	George Russell	1.06,653	keine Zeit	
16.	Guanyu Zhou	1.07,062		
17.	Oscar Piastri	1.07,106		
18.	Lewis Hamilton	1.07,282		
19.	Valtteri Bottas	1.07,291		
20.	Logan Sargeant	1.07,426		

GP ÖSTERREICH, ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	30:26.730 h	24
2.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 21,048 s	24
3.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 23,088 s	24
4.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 29,703 s	24
5.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 30,109 s	24
6.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 31,297 s	24
7.	Esteban Ocon	Alpine	+ 36,602 s	24
8.	George Russell	Mercedes	+ 36,611 s	24
9.	Lando Norris	McLaren	+ 38,608 s	24
10.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 46,375 s	24
11.	Oscar Piastri	McLaren	+ 49,807 s	24
12.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 50,789 s	24
13.	Alexander Albon	Williams	+ 52,848 s	24
14.	Kevin Magnussen	Haas	+ 56,593 s	24
15.	Pierre Gasly	Alpine	+ 57,652 s	24
16.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1.04,822 min	24
17.	Nyck de Vries	Alpha Tauri	+ 1.05,617 min	24
18.	Logan Sargeant	Williams	+ 1.06,059 min	24
19.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 1.10,825 min	24
20.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1.16,435 min	24

STATISTIK DES WOCHENENDES

800

Ferrari feierte dank Charles Leclerc zwar erst das zweite Podest der Saison, dafür aber das 800. in der Formel 1 insgesamt. Das ist einsamer Rekord. Der erste Verfolger in dieser Statistik, McLaren, kommt auf 494 Podestplätze. Die weiteren Positionen belegen Williams (313), Mercedes (285) und Red Bull (248), das zum 90. Mal die schnellste Rennrunde verbuchte. Ferrari hat in der ruhmreichen Geschichte 259 gesammelt. Wenigstens eine Verstappen-Serie riss. Nach 248 Führungsrunden in Serie trat er kurz den Spitzenplatz an Leclerc ab.

Verstappen siegt weiter. Ferrari feiert das 800. F1-Podium

RENN-TICKER

START
Verstappen bleibt vor Leclerc und Sainz. Hamilton geht an Norris vorbei und ist Vierter. Tsunoda rasiert sich den Frontflügel und rutscht ins Kiesbett. Safety Car.

RUNDE 4
Die Streckenposten haben den Asphalt gesäubert. Restart in Spielberg.

RUNDE 10
Pérez zieht an Russell vorbei und ist Elfter. Der Mexikaner startete nur von Rang 15.

RUNDE 13
Hülkenberg rollt aus. Der Ferrari-Motor im Haas quittiert den Dienst. Hülkenberg war zuvor an der Box gewesen.

RUNDE 14
Die Rennleitung ruft ein VSC aus, das Hamilton, Norris, Gasly, Albon, Russell, Ocon, Piastri und Sargeant zum ersten Reifenwechsel nutzen. Leclerc, Sainz, Alonso und Stroll kommen eine Runde später. Kurz danach geht es los mit den Strafen für Track Limits. Hamilton erwischt es als ersten Fahrer.

RUNDE 24
Der Führende biegt zum Reifentausch ab. Verstappen kehrt hinter Leclerc und Sainz zurück. Den Spanier kassiert er im 26. Umlauf.

RUNDE 28
Norris überholt Hamilton und ist neuer Vierter.

RUNDE 35
Leclerc ist fällig. Er wehrt sich gar nicht groß gegen Verstappen.

RUNDE 49
Zweiter Stopp für Verstappen. Bis auf Pérez waren alle Verfolger schon drin.

RUNDE 56, 61
Pérez knackt erst Norris und dann mit etwas Mühe auch Sainz. Der Mexikaner ist Dritter. Leclerc ist zu weit weg.

RUNDE 69
Verstappen kann sich einen weiteren Stopp leisten. Auf Softs sichert er sich die schnellste Runde. Sieg für den Weltmeister.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

EINZELKRITIKEN

Max Verstappen – Red Bull Racing
Note: 10/10 – Ø 9,44
Zwei Pole-Positions, Sieg beim Sprint, Sieg beim Hauptrennen, dazu die Maximalpunktzahl von 34. Die Bestnote für den siebenfachen Saisonsieger ergibt sich von selbst.

Sergio Pérez – Red Bull Racing
Note: 08/10 – Ø 6,89
Drei Mal Streckenlimit-Verstoß im Q2: Das darf nicht passieren. Im Sprint und im Rennen fand Pérez zu alter Form zurück. Stark seine Aufholjagd von Platz 15 aufs Podium.

Charles Leclerc – Scuderia Ferrari
Note: 08/10 – Ø 7,56
Die Pole-Position verfehlte Leclerc nur um 0,048 Sekunden. Im Sprint blieb er blass. Die Nullrunde machte er im Rennen mit einer starken Leistung wieder wett.

Carlos Sainz – Scuderia Ferrari
Note: 09/10 – Ø 7,56
Sainz war in den Rennen schneller als Leclerc. Doch am Sonntag durfte er nicht überholen. Und dann kosteten ihn Strafen für zu viele Streckenlimit-Verstöße das Podium.

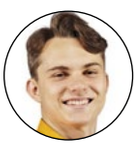
George Russell – Mercedes-AMG F1
Note: 06/10 – Ø 7,78
Am Freitag fühlte sich Russell nicht wohl im Auto. Deshalb nur Startplatz 11. Im verregneten Sprint zeigte er Mut zu Slicks und wurde belohnt. Das Rennen war Hausmannskost.

Lewis Hamilton – Mercedes-AMG F1
Note: 07/10 – Ø 8,00
Hamilton holte aus dem Mercedes raus, was drin war. Und das war nicht viel. Deshalb kam er auch oft mit den Streckenlimits in Konflikt. Die Strafen kosteten Platz 5.

Esteban Ocon – Alpine
Note: 06/10 – Ø 7,11
Die Alpine waren in Spielberg unauffällig. Und damit auch die Fahrer. Ocon verteidigte zwei Punkte im Sprint auf Intermediates und sammelte im Rennen 30 Strafsekunden.

Pierre Gasly – Alpine
Note: 07/10 – Ø 6,44
Ein Fehler beim Setup kostete Gasly einige Startplätze. Beim Sprint war nichts mehr zu retten. Im Hauptrennen holte er als Zehnter immerhin einen Punkt. Trotz Strafen.

Lando Norris – McLaren
Note: 09/10 – Ø 7,22
Das McLaren-Upgrade schlug ein. Norris startete als Dritter und Vierter. Im Sprint kostete ein Motoraussetzer sieben Plätze. Am Sonntag schlug er Hamilton und Alonso.



Oscar Piastri – McLaren
Note: 06/10 – Ø 6,44
Es war nicht das Wochenende von Piastri. Er saß noch im alten McLaren. Platz 11 im Sprint war stark. Im Rennen zwang ihn ein Frontflügelschaden zur Dreistopp-Strategie.

Valtteri Bottas – Alfa Romeo Racing
Note: 04/10 – Ø 5,11
Der Sprint war eine Pleite von A bis Z. Am besten vergessen. Im Rennen verlor Bottas nach einem Frontflügelschaden Speed und kämpfte auf verlorenem Posten.

Guanyu Zhou – Alfa Romeo Racing
Note: 05/10 – Ø 5,78
Der Chinese flog zwei Mal aus dem Q1. Im Sprint reichte es nur zum vorletzten Platz. Im Rennen zwang ihn ein Visier im Bremsschacht zu einem unplanmäßigen Stopp.

Fernando Alonso – Aston Martin
Note: 08/10 – Ø 9,11
Der Aston Martin war in Spielberg kein Auto für das Podest. Alonso verlor den Sprint gegen Stroll um 0,4 Sekunden. Im Rennen gab er teamintern wieder den Ton an.

Lance Stroll – Aston Martin
Note: 07/10 – Ø 7,11
Ein Sieg gegen Alonso ist wie ein Orden. Auch wenn es nur der Sprint war. Im Rennen brauchte Stroll eine Dreistopp-Strategie für einen Punkt im Duell gegen Albon.

Kevin Magnussen – Haas F1 Team
Note: 05/10 – Ø 6,44
Das Beste war der zehnte Startplatz im Sprint. Doch Magnussen rutschte zu weit ab, um wie Hülkenberg vom Wechsel auf Slicks zu profitieren. Am Sonntag fehlte der Speed.

Nico Hülkenberg – Haas F1 Team
Note: 09/10 – Ø 7,00
Zwei Top-10-Startplätze und drei Punkte im Sprint waren eine Meisterleistung. Im Rennen setzte schon wieder hoher Reifenverschleiß ein, als der Motor platzte.

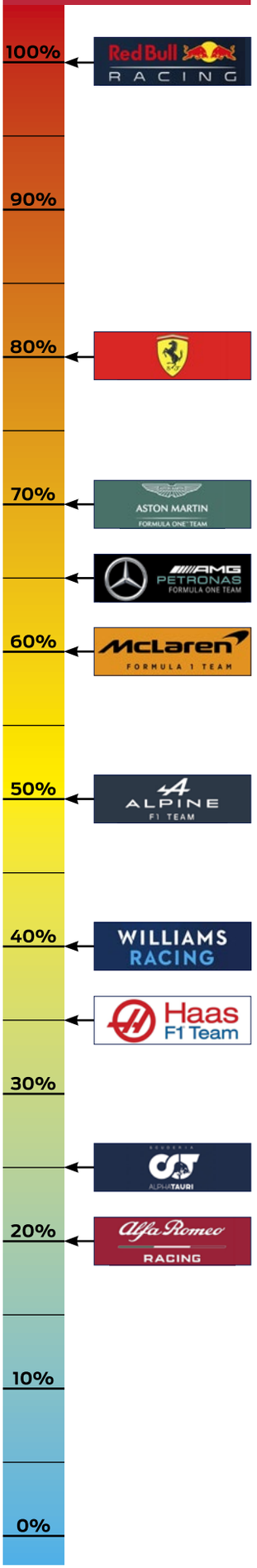
Yuki Tsunoda – Scuderia Alpha Tauri
Note: 04/10 – Ø 7,11
Es war der erste Aussetzer von Tsunoda in diesem Jahr. Eine aggressive Startrunde mit Ausflug ins Kiesbett kostete den Frontflügel. Dazu gab es drei Strafen.

Nyck de Vries – Scuderia Alpha Tauri
Note: 05/10 – Ø 5,00
De Vries wurde wie in Kanada mit seinem Duell gegen Magnussen auffällig. Auch er landete zu oft neben der Strecke. Immerhin kam er vor Tsunoda ins Ziel.

Alex Albon – Williams Racing
Note: 08/10 – Ø 7,33
Bis neun Runden vor Schluss hielt Albon einen Punkt. Gegen Strolls Angriff auf frischeren Reifen hatte er keine Chance. Trotzdem fuhr der Thailänder wieder ein tolles Rennen.

Logan Sargeant – Williams Racing
Note: 06/10 – Ø 4,56
Es war das bislang beste Wochenende des Rookies. Trotz schlechter Startplätze kämpfte sich Sargeant bis auf Rang 13 nach vorne. Da ist ein Aufwärtstrend erkennbar.

FORMBAROMETER



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

AUS DEM FAHRERLAGER

ÄRGER UM FERRARI

Dass Ferrari einen Filmtag vor dem Österreich-Wochenende zweckentfremdete, um neue Teile zu testen, stieß bei manchen Teams auf. Argument: Ferrari habe gegen den Geist der Regeln verstoßen. Die besagen Filmtage unter der Saison sind rein für Marketing- und Werbezwecke gedacht. Andere hatten kein Problem damit. Bei Ferrari wunderte man sich, dass Infos noch vor der Ausfahrt an die Öffentlichkeit drangen. Wer plaudert da?

ZHOU BEI FASHION WEEK

Guanyu Zhou war in der Woche nach dem GP Kanada auf der Fashion Week in Paris. Das Interesse für modische Kleidung liegt in der Familie. „Meine Mutter war Modedesignerin", erzählt der Chinese. Sein Traum ist eine eigene Modelinie. „Das ist etwas für meine Zeit nach der Rennfahrerkarriere. Wie cool wäre es, eigene Kreationen zu tragen."

WIEDER EINZELZEITFAHREN

Auf kurzen Rennstrecken wie in Montreal oder auf dem Red Bull Ring kommt es in der Qualifikation immer wieder zu Behinderungen und Strafen. Fernando Alonso plädiert deshalb auf diesen Strecken für ein Comeback des Einzelzeitfahrens. „Auf diesen Strecken ist es fast unmöglich, anderen Fahrern nicht im Weg zu stehen. Ein Einzelzeitfahren würde das verhindern. Die Sponsoren hätten ihre Freude, weil das Auto für die ganze Runde voll im Bild wäre, und bei wechselhaftem Wetter gäbe es ein bisschen Drama." Carlos

WILHELM

Alonso: Pro Einzelzeitfahren

Sainz hat einen Alternativ-Vorschlag: „Vielleicht sollte man das Q1 in zwei Gruppen à zehn Autos teilen. Ab dem Q2 wird der Verkehr schon weniger, und im Q3 ist es mit zehn Autos kein Problem mehr."

DE VRIES UNTER DRUCK

Die Schlinge um Nyck de Vries zieht sich immer weiter zu, wenn man Helmut Marko zuhört. Der hatte kürzlich gesagt, dass er bei der Fahrerentscheidung letzten Winter besser auf Christian Horner gehört hätte, der von De Vries abgeraten hatte. Der Holländer versucht, cool zu bleiben: „Ich habe es in der Hand, Doktor Marko zu zeigen, dass er mit seiner Empfehlung recht hatte."

WILLIAMS FEIERT ZWEIMAL

Williams feiert seinen 800. Grand Prix gleich zweimal. Eigentlich wäre es beim Heimspiel in Silverstone so weit gewesen. Durch die Absage von Imola rutscht das Jubiläum jetzt auf den GP Ungarn. Das Traditionsteam plant jetzt bei beiden Rennen Aktionen. In Silverstone für die britischen Fans, in Budapest für alle. Neben einer Speziallackierung für die beiden FW45 wird Jenson Button das Weltmeisterauto von 1992 fahren. In London wird in der Woche vor dem GP England eine Fan-Zone eingerichtet.

TREFFEN MIT REGIERUNG

Am Dienstag (4.7.) vor dem GP England trafen sich F1-Chef Stefano Domenicali, FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem und die Teamchefs der in England stationierten Rennställe mit Vertretern der Britischen Regierung. Es ging um Erleichterungen bei Import und Export. Seit dem Brexit ersticken die Teams bei Ein- und Ausfuhr von Waren in Bürokratie.

WILHELM

F1: Treffen mit England-Regierung

KOMMENTAR

Wenn ein Auto überlegen ist, dann sind die Gegner schnell mit Vorschlägen bei der Hand, wie man dem Seriensieger das Leben schwer machen könnte. Wir reden hier nicht von der großen Axt wie BOP, Platzierungsgewichten oder einer umgedrehten Startaufstellung. Da traut sich die Formel 1 nicht ran. Noch nicht. Aber man kann dem Besten auch mit kleineren Regeländerungen hier und da ein Bein stellen. Zum Beispiel, wenn man DRS in der Qualifikation verbietet, wie es für 2024 angedacht ist. Das schadet dem Auto, das den größten DRS-Effekt hat. Also Red Bull. Das Argument macht durchaus Sinn. DRS ist eine Überholhilfe. Wozu braucht man es dann, wenn gar nicht überholt wird? Auf kurzen Rennstrecken wünschen sich einige Fahrer ein anderes Qualifikationsformat, um zu

XPB

Lewis Hamilton (rechts) schlägt einen einheitlichen Entwicklungsstart vor

verhindern, dass sich die Herren Piloten selbst im Weg stehen. Zum Beispiel ein Einzelzeitfahren. Das bestraft den, der als Erster auf die Strecke muss. Oder bei Regen denjenigen, bei dem das meiste Wasser auf der Strecke steht. Das kann natürlich jeden treffen, aber keinem tut es so weh wie dem Schnellsten. Als Michael Schumacher mit Ferrari alles gewann, wurde das Qualifikationsformat viermal geändert. Geholfen hat es nichts. Lewis Hamilton bog jetzt mit dem Vorschlag um die Ecke, man solle einheitlich ein Datum festlegen, ab dem die Teams frühestens mit der Entwicklung des neuen Autos beginnen dürfen. Zum Beispiel den 1. August. Damit würde dem überlegenen Team der Vorteil genommen, sich früh aus der Entwicklung des aktuellen Autos auszuklinken, um sich auf das nächstjährige zu konzentrieren. So pflanzt sich ein Vorteil immer weiter fort. Komisch, dass ihm diese Idee nicht gekommen ist, als Mercedes alles gewonnen hat. Hamilton hat auch das Modell BrawnGP kritisiert. Honda war 2008 so schlecht, dass man schon im Mai in die Konstruktion des neuen Auto einstieg und ein Jahr später Weltmeister wurde. Also ich finde diese Art von Überraschung gut. Sie nicht? ■

Michael Schmidt
Redakteur

Soll man Seriensiegern wie Red Bull ein Bein stellen? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ein Auto, zwei Gesic

Auf eine schnelle Runde ist der Haas ein Auto für die Top 10. Auf die Distanz frisst er seine Reifen. Wie können sich hinter einem Auto zwei so unterschiedliche Gesichter verbergen?

Von: **Michael Schmidt**

Wer es bis jetzt noch nicht wahrhaben wollte, der bekam beim GP Österreich den Spiegel vorgehalten. Der Haas VF-23 ist ein Auto mit zwei Gesichtern. Der gute Dr. Jekyll am Samstag auf eine Runde, der böse Mr. Hyde über die Renndistanz am Sonntag. Beim Sprintwochenende in Spielberg hatte der US-Ferrari gleich zwei Mal Gelegenheit, seine gespaltene Persönlichkeit zu zeigen.

Für den Sprint qualifizierte Nico Hülkenberg das Auto auf halb nasser, halb trockener Strecke für den vierten Startplatz. Teamkollege Kevin Magnussen nahm auf dem zehnten Platz Aufstellung. Auch der Mini-Grand-Prix am Nachmittag fand bei Mischverhältnissen statt. Die ersten 14 Runden war die Fahrbahn so nass, dass Intermediates die bessere Wahl waren. Danach lieferten Slicks die besseren Rundenzeiten. Doch sie waren nicht für jeden im Feld eine gewinnbringende Option.

Für Haas waren sie eine Art Lebensversicherung. Denn auf abtrocknender Strecke passierte genau das, was bei den meisten Rennen davor passiert ist. Die Intermediates gingen in die Knie. Schneller und stärker als bei den anderen Autos. Hülkenberg konnte den in der Startrunde eroberten zweiten Platz zwölf Runden halten. Dann legte er den Rückwärtsgang ein. „Unser altes Problem war zurückgekehrt." In Runde 17 zog Einsatzleiter Ayao Komatsu die Reißleine. Hülkenberg bekam für die letzten sieben Runden Medium-Reifen. Sie lösten sein Reifenproblem und trugen ihn von Platz 12 auf Rang 6. Wäre der Sprint eine Runde länger gegangen, hätte der Haas-Pilot auch noch die beiden Aston Martin überholt.

> „Wir sind gut am Samstag und bekommen Reifenprobleme am Sonntag. Das ist ein Trend geworden. Den zu brechen, braucht es gute Ideen."
>
> Nico Hülkenberg

Die Achterbahnfahrt zeigte zwei Dinge. „Wäre es bis zum Ende nass geblieben, wäre ich Zweiter geworden. Die kühle Fahrbahn hat uns geholfen. Als die Bahn abgetrocknet ist, war der Schutz weg, und sofort hat der linke Vorderreifen überhitzt. Wenn wir unsere Reifen einmal überfordern, kommen sie nie mehr zurück. Für uns war der Reifenwechsel die einzig richtige Entscheidung", erzählte Hülkenberg, der als Sechster drei lebenswichtige Punkte für das Team sammelte.

Am Sonntag ging der lange Rheinländer als Achter in das Hauptrennen. Das bot mit durchweg trockener Fahrbahn und 32 Grad Asphalttemperatur ein Kontrastprogramm. „Da ging es für uns wieder ums Überleben." Nach zehn Runden stand der Held des Sprints zum Reifenwechsel an der Box. Ein Motorschaden kurz danach hielt Haas davon ab, Daten zu sammeln, die bei der Problemlösung helfen könnten.

Kleine Lichtblicke

Haas wollte es lange nicht wahrhaben, dass man ein Samstagsauto hat. Da waren doch Rennen wie in Jeddah, Melbourne oder Miami, wo man die Reifenabnutzung ganz gut im Griff hatte. Im Rückblick gab es aber auch dort Anzeichen für die Misere. „In Melbourne haben mich die vielen roten Flaggen gerettet", blickt Hülkenberg zurück. „Ohne sie hätte mich Ocon noch überholt, und ich wäre nur Neunter geworden." Kevin Magnussen hatte in

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Haas hat ein schnelles Auto. Das aber nur auf eine Runde. Im Rennen frisst der VF-23 die Pirelli-Reifen auf

hter

WILHELM

Miami auf seiner Fahrt zum zehnten Platz meistens freie Bahn. „Als dann ein paar Autos vor mir auftauchten, hatte ich das Gefühl, in einem anderen Auto zu sitzen. Plötzlich war der Grip weg“, berichtete der Däne dem Team. Sein deutscher Teamkollege erlebte das Gleiche in Montreal. „Nach den Boxenstopps lag ich vier Sekunden hinter Stroll. Da fühlte sich das Auto gut an. Dann schob sich Piastri zwischen uns, und die Balance war komplett beim Teufel.“

Das Problem des Haas hat einen Namen. „Unsere Aerodynamik ist zu spitz ausgelegt“, gibt Teamchef Guenther Steiner zu. Die Aerodynamiker präsentieren ihm regelmäßig gute Windkanaldaten. Doch die Wirklichkeit ist kein Windkanal. Sobald die Fahrer am Lenkrad drehen, sind die Strömungsverhältnisse anders als im Labor. Bei Schräganströmung, eingeschlagenen Vorderrädern oder Änderungen der Fahrzeughöhe an der Hinterachse verliert der Haas proportional mehr Abtrieb als andere Autos.

In der Qualifikation kaschieren frische Reifen dieses Manko. „Der extra Grip überdeckt 80 Prozent der Probleme“, bestätigt Hülkenberg. Doch die Wunderheilung neuer Soft-Reifen hält nur 90 Sekunden an. „Im Rennen müssen wir 20 bis 30 Runden mit einem Reifensatz fahren, und da bewegen wir uns meistens auf einer Einbahnstraße in die falsche Richtung“, bedauert der Rheinländer.

Im Rennen sind die Haas-Piloten nicht mehr allein unterwegs. „Im Verkehr multiplizieren sich unsere Probleme, weil die Anströmung durch andere Einflüsse noch mehr gestört ist. Dann verschiebt sich die Balance, und je nachdem, wo sie hingeht, leiden am anderen Ende die Reifen. Das Auto rutscht, die Lauffläche überhitzt, das Auto rutscht noch mehr, und die Reifen werden noch heißer. Es ist ein Teufelskreislauf“, erzählt Komatsu. Der kritische Abstand im Verkehr liegt bei vier Sekunden. „Je näher wir am Vordermann dran sind, desto mehr fällt die Aerodynamik aus ihrem winzigen Arbeitsfenster.“

Das Problem von Haas ist nur konstruktiv zu lösen. Mit dem Setup können die Ingenieure lediglich die Balance so verschieben, dass der stärker belastete Reifen weniger leidet. Das aber kostet Rundenzeit. „So schön gute Startplätze sind, wir können uns nicht ewig hinter ihnen verstecken“, fordert Steiner. Ein neuer Unterboden ist schon in Arbeit. Er soll das Arbeitsfenster vergrößern, wird aber erst nach der Sommerpause fertig sein. ■

XPB

Hülk kennt die zwei Gesichter des Haas. Das Team steht bei elf Punkten

XPB

Motorschaden in Österreich: Nico Hülkenberg riss es früh aus dem Rennen

WILHELM

Bitte kein Verkehr: In den Turbulenzen leidet der VF-23 besonders heftig

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formelsport

Tod hinter Raidillon

Der 18-jährige Holländer Dilano van't Hoff ist beim Formel-Regional-Rennen in Spa-Francorchamps tödlich verunglückt. Es war eine Kopie des Hubert-Unfalls, allerdings im Regen.

Von: **Michael Schmidt**

Wieder kam es in Spa zu einem tödlichen Unfall, wieder ausgangs Raidillon, wieder als Resultat eines T-Bone-Crashs. Der Tod von Antoine Hubert beim F2-Rennen 2019 war allen Fans noch gut in Erinnerung, als es beim Rennen der Formula-Regional-Series (FRECA) zu einem ähnlichen Unfall kam. Diesmal beeinträchtigte Regen die Sicht.

Nach einer Massenkollision blieb der MP-Renner des 18-jährigen Dilano van't Hoff quer auf der Strecke liegen und wurde auf Höhe des Cockpits mit hoher Geschwindigkeit gerammt. Der Unfallgegner hatte wegen der schlechten Sicht keine Chance zu reagieren. T-Bone-Crashs dieser Art sind trotz größter Sicherheitsmaßnahmen kaum überlebbar. Fernando Alonso warnt: „Auf schnellen Strecken wie in Monza siehst du in der Gischt nichts. Da sind Regenrennen nicht mehr verantwortbar." Die Formel 1 testet nächste Woche in Silverstone Kotflügel über den Hinterrädern. Viele Piloten forderten auch, dass die Leitplanken weiter nach hinten gesetzt werden müssten, damit Autos nicht auf die Strecke zurückgeschleudert werden. ■

FOM

Nach dem Tod von Dilano van't Hoff wird wieder über Spa diskutiert

Formel 1

McLaren rüstet auf

Das Österreich-Wochenende brachte McLaren zwölf WM-Punkte und die Erkenntnis, mit dem neuen Paket den richtigen Weg eingeschlagen zu haben. Vor und nach der Sommerpause wird nachgebessert.

Von: **Andreas Haupt**

McLaren spricht von einer B-Version, die in Spielberg debütierte. Die Ingenieure bauten den MCL60 großflächig um. Auffällig ist der neue, stark vertiefte Seitenkasten. Die „Wasserrutsche" erinnert an den Aston Martin, von dem sich McLaren ein Stück weit hat inspirieren lassen. Neu waren auch der Seitenkasten-Einlass, die Spiegelaufhängungen, die Halo-Verkleidung, die Motorabdeckung und der Unterboden.

Die ersten gewonnenen Daten bestätigen den Fortschritt. Hilfreich zum Vergleich war, dass Oscar Piastri noch im alten Auto saß. McLaren ging den geteilten Weg, weil die Produktion auf Anschlag ist und ein Sprint-Wochenende auf dem Programmzettel stand. Für das Auto von Norris soll es genug Ersatzteile gegeben haben. Piastri wird die B-Version in Silverstone erstmals fahren.

Dann rüstet McLaren bereits weiter auf. In England sollen neue Flügel die Aerodynamik effizienter machen. Beim Spielberg-Upgrade war es rein um einen Abtriebsgewinn gegangen. Noch vor der Sommerpause will McLaren auf der mechanischen Seite nachlegen. Für die Zeit danach ist noch ein Entwicklungsschritt in der Größenordnung von Österreich in Planung. „Wir haben einen Schritt gemacht. Für ein optimales Auto müssen wir aber noch ein paar dieser Größe machen, um auch den Charakter des Autos zu ändern", sagt Teamchef Andrea Stella. ■

MSA

Seitenkasten wie am Aston Martin: McLaren schaut bei der Konkurrenz ab

NACHRICHTEN

TRAUER UM FERNLEY

Der frühere Force-India-Sportdirektor Bob Fernley ist im Alter von 70 Jahren gestorben. Fernley war seit den 1980er-Jahren im Motorsport tätig. Zuerst mit Ensign in der Formel 1, dann in der Can-AM und der IndyCar-Szene. Ab 2008 vertrat er Force-India-Boss Vijay Mallya an der Rennstrecke. Als Lawrence Stroll 2018 den Rennstall kaufte, kehrte Fernley in die USA zurück.

NEUER TEAMNAME

Red Bulls Schwesterteam wird 2024 unter einem anderen Namen antreten. Als Dietrich Mateschitz 2006 den Rennstall von Minardi erwarb, nannte er ihn Toro Rosso. 2020 wurde er in Alpha Tauri umgetauft. Doch die Modelinie des Getränkekonzerns ist in schweres Fahrwasser geraten. Deshalb soll das in Faenza beheimatete Team einen neuen Namen bekommen. Derzeit werden Gespräche mit Sponsoren geführt. Sollte ein Hauptsponsor gefunden werden, bestimmt der den Namen. Eine Rückkehr zu Toro Rosso ist unwahrscheinlich. Es soll ein Neubeginn mit den Teamchefs Peter Bayer und Laurent Mekies werden.

90 PROZENT WENIGER CO_2

Beim GP Österreich machte die Formel 1 einen weiteren Schritt hin zu der bis 2030 angestrebten Klimaneutralität. Das Fahrerlager, die Garagen und die Boxengasse in Spielberg wurden mit grünem Strom betrieben. Solarzellen und Biodiesel für die Generatoren senkten den CO_2-Ausstoß um 90 Prozent.

GP ÖSTERREICH BIS 2030

Der GP Österreich bleibt der Formel 1 erhalten. Red Bull verlängerte den Vertrag, der 2027 ausgelaufen wäre, um drei Jahre bis 2030. Insgesamt fanden seit 1964 auf dem Gelände auf drei Strecken 38 Grands Prix statt. Zwei davon unter dem Etikett des GP Steiermark.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

sport auto AWARD 2023

SCHNELL MAL ABSTIMMEN

JETZT SCHNELL DIE SPORTLICHSTEN AUTOS 2023 WÄHLEN UND MIT ETWAS GLÜCK EIN JAHR LANG EINEN TRAUMWAGEN KOSTENLOS FAHREN.*

Fahrzeug-Abbildung entspricht nicht dem Gewinnerfahrzeug.

*Noch mehr Speed, noch mehr Sport: Der Gewinn besteht in der Übernahme der mtl. Pauschalkosten für die vereinbarten Kilometer, Steuern, Wartung und Versicherung. Vertragspartner des Gewinners ist ausschließlich ViveLaCar. Die Motor Presse Stuttgart haftet nicht für die Verpflichtung des Vertragspartners. Die Selbstbeteiligung des Gewinners bei etwaigen Schäden beträgt 750 € bei Vollkasko und 750 € bei Teilkasko. Der Gewinner trägt mögliche Kosten durch Schäden oder durch etwaige Mehrkilometer selbst. Eine Barauszahlung und die Übertragung des Gewinns sind ausgeschlossen.

ViveLaCar

Teilnahmemöglichkeit und -bedingungen im aktuellen Heft.
Jetzt im Handel oder hier bestellen: sportauto.de/lesen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ein spätes Safety Car spülte Richard Verschoor an die Spitze. Frederik Vesti verlor den sicheren Sieg

XPB

Ein Sieg für Dilano

Die F2-Rennen in Spielberg glichen zwei Achterbahnfahrten, bei denen die Reihenfolge ordentlich durchgemischt wurde. Die glücklichen Sieger hießen am Ende Jak Crawford und Richard Verschoor.

Von: **Tobias Grüner**

In Spielberg wird bei den Nachwuchsserien immer besonders gute Unterhaltung geboten. Die langen Geraden führen regelmäßig zu heißen Windschattenschlachten. Dieses Jahr waren es aber externe Faktoren, die für viel Bewegung im Feld sorgten. Die Qualifikation am Freitag, bei der sich Victor Martins die Pole-Position und zwei Bonuspunkte sicherte, wurde fast irrelevant.

Schon im Sprint am Samstag ging es drunter und drüber. Auf leicht feuchter Piste hatte das halbe Feld mit Regenreifen gepokert. Die funktionierten aber nur in den ersten Runden gut. Dann war die Strecke so stark abgetrocknet, dass ein Boxenstopp nötig wurde. Jak Crawford fuhr von der Reversed-Grid-Pole mit Slicks los, rutschte in Kurve 4 aber neben die Ideallinie und fiel auf Platz 3 zurück. Jehan Daruvala buddelte sich in Kurve 7 ins Kies und rief damit das Safety Car auf die Bahn. Nach dem Restart in Runde 4 gab Richard Verschoor am Ausgang von Kurve 1 zu viel Gas und knallte in die Bande. Wieder musste Bernd Mayländer raus. Als sich das Feld sortiert und alle Regenreifen-Starter auf Slicks gewechselt hatten, lag Crawford wieder an der Spitze. Wie im Vorjahr in der Formel 3 sicherte sich der US-Amerikaner am Ende den Sprintsieg. Dahinter raste Victor Martins von Startplatz 10 auf Position 2. Clement Novalak, der von P20 losgefahren war, konnte sich nur kurz über Rang 3 freuen. Bei der Inspektion stellten die FIA-Kontrolleure fest, dass die Hinterreifen seines Trident-Renners zu wenig Luftdruck aufwiesen. Nach der Disqualifikation wanderte der P3-Pokal an Isack Hadjar.

Auch am Sonntag wurde es turbulent. Pole-Sitter-Martins musste schon auf dem Weg in die erste Kurve Frederik Vesti und Théo Pourchaire ziehen lassen. In Runde 2 ging auch noch Jack Doohan vorbei. Dieses Trio hatte die Plätze auf dem Podium bereits gebucht, als zwölf Runden vor Schluss plötzlich Arthur Leclerc das rechte Hinterrad verlor. Die DAMS-Truppe hatte beim Boxenstopp geschlampt. Zur Bergung des abgestellten Autos schickte die Rennleitung das Safety Car raus, wodurch viele Piloten, die auf der härteren Mischung losgefahren waren, die Chance zum zeitsparenden Boxenstopp bekamen. Beim Restart lagen Richard Verschoor und Ayumu Iwasa plötzlich auf den Plätzen 5 und 6. Mit den frischen, weichen Gummis rasten die beiden in den letzten sieben Runden ganz nach vorne. Vesti musste sich mit Rang 3 zufriedengeben.

Schon im Vorjahr hatte Verschoor in Spielberg als Erster die Linie überquert, wurde aber wegen Spritmangels später disqualifiziert. Dieses Mal zählte der Sieg – es war der erste für das Van-Amersfoort-Team in der Formel 2. Der Niederländer widmete den Erfolg anschließend seinem Landsmann Dilano van't Hoff, der am Tag zuvor bei der Formula Regional in Spa verunglückt war: „Es ist sehr emotional für mich. Ich kann nur an Dilano denken. Er war ein guter Freund. Das habe ich für ihn getan." ■

XPB

Für Fritz van Amersfoort war es der erste Formel-2-Sieg

RED BULL

Jak Crawford gewann dank guter Reifenwahl den Sprint

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Jak Crawford	39.36,231 min
2.	Victor Martins	+ 2,286 s
3.	Isack Hadjar	+ 4,366 s
4.	Juan-Manuel Correa	+ 9,524 s
5.	Roman Stanek	+ 10,175 s
6.	Dennis Hauger	+ 10,628 s
7.	Jack Doohan	+ 11,401 s
8.	Oliver Bearman	+ 12,458 s
9.	Frederik Vesti	+ 12,923 s
10.	Roy Nissany	+ 13,538 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Richard Verschoor	56.31,050 min
2.	Ayumu Iwasa	+ 0,415 s
3.	Frederik Vesti	+ 1,921 s
4.	Jack Doohan	+ 2,222 s
5.	Oliver Bearman	+ 2,860 s
6.	Enzo Fittpaldi	+ 3,147 s
7.	Théo Pourchaire	+ 6,741 s
8.	Jak Crawford	+ 7,348 s
9.	Victor Martins	+ 7,971 s
10.	Jehan Daruvala	+ 9,343 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Frederik Vesti	125
2.	Théo Pourchaire	105
3.	Ayumu Iwasa	101
4.	Oliver Bearman	81
5.	Richard Verschoor	75

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Nach zwei Sprintsiegen in Melbourne und Barcelona jubelte Zak O'Sullivan nun auch erstmals am Sonntag

XPB

Wechselbad der Gefühle

Paul Aron und Zak O'Sullivan hießen die Sieger der unterhaltsamen Formel-3-Sause in Spielberg. Sophia Flörsch raste am Sonntag sensationell auf Platz 9. Die Freude bei der Münchnerin war aber nur von kurzer Dauer.

Von: **Tobias Grüner**

Das Formel-3-Wochenende in Spielberg lief unter dem Motto: wie gewonnen, so zerronnen. Schon nach der Qualifikation am Freitag gab es viele Diskussionen. Paul Aron hatte die Bestzeit gesetzt. Doch mit der Pole-Position wurde es nichts für den Esten, weil er in seiner schnellsten Runde die Streckenlimits überfahren hatte. So erbte der Schweizer Grégoire Saucy den besten Startplatz für das Hauptrennen am Sonntag und zwei Punkte. Arons zweitbeste Runde reichte wenigstens noch für Startplatz 4.

Am Samstag stand aber erst einmal der Sprint mit umgekehrter Startreihenfolge auf dem Programm. Auf feuchter Piste kam Josep María Martí am besten von der Linie weg. Der deutsche Oliver Goethe würgte dagegen den Motor ab und rutschte von Platz 4 bis auf Rang 21 ab. Auch Tabellenführer Gabriel Bortoleto kämpfte mit Problemen. In Runde 3 wollte sein Auto beim Beschleunigen aus der Remuskurve nicht hochschalten. Dadurch fiel der Italiener aus den Punkten. Aron kämpfte sich dagegen mit Wut im Bauch immer weiter nach vorn. Zwei Runden vor Schluss setzte er erfolgreich zur Attacke auf den führenden Martí an. Dabei rutschte auch noch Gabriele Mini durch. Während Martí mit abbauenden Reifen bis auf Rang 6 durchgereicht wurde, feierte Aron seinen ersten Erfolg in der Formel 3: „Sie können mir die Pole-Position wegnehmen, aber nicht diesen Sieg", jubelte der Prema-Pilot trotzig.

O'Sullivan setzt sich durch

Auch im Hauptrennen am Sonntag durfte sich der Pole-Setter nicht lange über den Platz an der Sonne freuen. Saucy gewann zwar den Start, musste die Führung aber schon in Runde 7 an Dino Beganovic abgeben. Als der Schweizer auch noch von Aron attackiert wurde, kam es zur Kollision. Saucy humpelte mit einem Plattfuß hinten rechts an die Box, bei Aron ging der Frontflügel zu Bruch. In einem spannenden Rennen übernahm Bortoleto in Runde 13 kurzzeitig die Führung. Zwei Umläufe später schob sich Zak O'Sullivan an die Spitze, die der Williams-Junior nicht mehr abgab. Im Kampf um den dritten Podiumsplatz krachte Sebastian Montoya in der letzten Runde noch mit Franco Colapinto zusammen, wodurch Caio Collet auf Rang 3 landete.

Durch die vielen Ausfälle wurde Sophia Flörsch von Startplatz 20 bis auf Rang 9 gespült. Doch weil der Frontflügel des PHM-Renners nicht den Regeln entsprach, folgte nach der FIA-Inspektion die Disqualifikation. ■

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Paul Aron	33.18,970 min
2.	Gabriele Mini	+ 1,469 s
3.	Caio Collet	+ 4,978 s
4.	Zak O'Sullivan	+ 5,486 s
5.	Jonny Edgar	+ 6,372 s
6.	Josep María Martí	+ 7,651 s
7.	Kaylen Frederick	+ 8,332 s
8.	Dino Beganovic	+ 8,490 s
9.	Sebastian Montoya	+ 9,679 s
10.	Gabriel Bortoleto	+ 10,157 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Zak O'Sullivan	37.59,535 min
2.	Gabriel Bortoleto	+ 0,844 s
3.	Caio Collet	+ 1,696 s
4.	Franco Colapinto	+ 2,458 s
5.	Dino Beganovic	+ 4,460 s
6.	Jonny Edgar	+ 4,723 s
7.	Christian Mansell	+ 5,296 s
8.	Hugh Barter	+ 5,676 s
9.	Josep María Martí	+ 9,530 s
10.	Leonardo Fornaroli	+ 10,624 s

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Gabriel Bortoleto	111
2.	Josep María Martí	75
3.	Dino Beganovic	75
4.	Zak O'Sullivan	73
5.	Gabriele Mini	65

XPB

Auf feuchter Piste feierte Paul Aron den Sieg im Sprint

XPB

Sophia Flörsch verlor die ersten Punkte nachträglich

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Palou unantastbar

Álex Palou gewann in Mid-Ohio souverän und baute die Tabellenführung auf über 100 Punkte aus

INDYCAR

Álex Palou macht sich aus dem Staub. In Mid-Ohio feierte der Spanier den dritten Sieg in Serie. Palou baute die Tabellenführung dank des Triumphs auf 110 Punkte aus. Simon Pagenaud bekam nach einem Horrorunfall im Training von den Ärzten keine Startfreigabe.

Von: **Joel Lischka**

Colton Herta hörte am Samstag gar nicht mehr auf zu strahlen. Der US-Amerikaner hatte sich mit seinem Andretti-Honda im Qualifying die Pole-Position geschnappt. Eine halbe Zehntel dahinter landete überraschend Graham Rahal (RLL Racing). Kyle Kirkwood stellte seinen Andretti-Honda auf Platz 3. Álex Palou (Ganassi) komplettierte die zweite Reihe. Teamkollege Marcus Ericsson, als Tabellenzweiter nach Ohio gereist, musste sich mit Rang 9 begnügen. McLaren-Pilot Patricio „Pato“ O’Ward ging nach einem Dreher nur von Rang 25 ins Rennen. Das bedeutete das schlechteste Qualifying-Ergebnis seiner IndyCar-Karriere. Simon Pagenaud (Meyer Shank) war da bereits Zuschauer. Nach einem Bremsdefekt hatte sich der Franzose am Freitag im zweiten Training mit mehreren Seitwärtsrollen ins Kiesbett katapultiert. Die Ärzte untersagten dem angeschlagenen Champion von 2016 danach den Renneinsatz. Für ihn sprang kurzfristig Conor Daly ein.

Herta entschied den Start am Sonntag für sich. Dahinter reihten sich Rahal und Kirkwood ein. Nur ein paar Kurven weit kam Marcus Ericsson. Der Ganassi-Pilot rammte Felix Rosenqvist in Kurve 4, als sein Auto untersteuerte. Der Dallara stieg auf Rosenqvists Auto auf und touchierte mit dem linken Vorderrad den Aero-Screen. Nach einem kurzen Check an den Boxen fuhr Rosenqvist mit einer Runde Rückstand dem Feld hinterher. Ericssons Auto war so krumm, dass die Reparatur mehr als 40 Runden dauerte. Nach ein paar Umläufen parkte der 32-Jährige seinen Renner dann endgültig.

Palou nutzte die Steilvorlage seines ärgsten Verfolgers in der Meisterschaft. Während Herta, Rahal und Kirkwood zu Beginn die weiche Mischung der Firestone-Pneus montiert hatten, startete Palou auf den harten Gummis und exekutierte die Alternativ-Strategie nahezu perfekt.

Strategie-Coup von Palou

Der 26-Jährige machte mit einem sehenswerten Manöver in Runde 19 kurzen Prozess mit Kirkwood. Der Andretti-Youngster wollte nicht nachgeben, touchierte Palou, drehte sich und fiel schließlich auf Rang 9 zurück.

In Runde 27 lagen Herta, Rahal und Palou innerhalb einer Sekunde, bevor Herta als Erster in die Box abbog. Rahal zog eine Runde später nach. Beide nahmen die harten Reifen mit. Palou nutzte die freie Bahn, um nach seinem Stopp vorn zu bleiben. Die Führung gab der Champion von 2021 auch bei der zweiten Serie der Stopps nicht ab und feierte souverän den dritten Sieg in Serie. Zweiter wurde Scott Dixon vor Will Power. O’Ward schaffte es dank Dreistopp-Strategie noch auf Rang 8. Herta wurde am Ende nur Elfter, weil er beim zweiten Stopp den Speedlimiter zu spät gedrückt hatte. Nach der Duchfahrtsstrafe war die gute Laune beim Pole-Setter endgültig dahin. ■

INDYCAR, MID-OHIO

1.	Álex Palou	1:37.31,9887 h
2.	Scott Dixon	+ 5,0242 s
3.	Will Power	+ 18,3585 s
4.	Christian Lundgaard	+ 19,0828 s
5.	Scott McLaughlin	+ 20,5280 s
6.	David Malukas	+ 27,1534 s
7.	Graham Rahal	+ 27,8852 s
8.	Patricio O'Ward	+ 28,5119 s
9.	Marcus Armstrong	+ 42,4021 s
10.	Alexander Rossi	+ 49,1483 s

Pole-Position:
Colton Herta: 1.06,3096 min
Meiste Führungsrunden:
Álex Palou, 48/80 Runden

FAHRERWERTUNG

1.	Palou	377 Punkte
2.	Dixon	267
3.	Newgarden	261
4.	Ericsson	255
5.	O'Ward	250

INDYCAR

Marcus Ericsson crashte mit Felix Rosenqvist und rutschte in der Tabelle ab

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell*** frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GTWC

Rowe Racing feierte beim 24h-Rennen in Spa den dritten Sieg in den Ardennen

Aus zwei mach drei

Statistiker werden das Ergebnis des 24h-Rennens in Spa lieben. Bei der 75. Ausgabe des Ardennen-Klassikers holte BMW den 25. Sieg. Für Rowe Racing war es der dritte Triumph. Dahinter entbrannte ein Kampf um die restlichen Podiumsplätze, die schließlich an Mercedes und Audi gingen. Porsche stellte die vierte Marke auf den ersten vier Plätzen.

Von: **B. Leppert; A. Cotton; M. Schurig**

Streng genommen müsste der Rowe-Racing-Teamchef Hans-Peter Naundorf einen Zweitwohnsitz in Spa anmelden. Das Team hat zwar sein Zuhause im saarländischen St. Ingbert, doch fast genau 200 Kilometer weiter in den belgischen Ardennen feierte man die wichtigsten Meilensteine der Teamgeschichte. In diesem Jahr kam ein weiterer hinzu: Nach dem ersten Sieg 2016 mit dem M6 GT3 folgte das Kunststück mit dem Porsche 911 GT3 R vier Jahre später. Nun wartete man drei weitere Jahre, bevor man das Triple mit dem M4 GT3 perfekt machte.

Magische Verbindung?

Philipp Eng, Nick Yelloly und Marco Wittmann bescherten der Mannschaft nach 537 Runden mit 11,129 Sekunden Vorsprung den Sieg. Für Eng ist es der dritte Pokal bei dem Langstreckenklassiker, der ihm besonders viel bedeutet. „Für mich ist Spa das schwierigste GT-Rennen“, sagte der Österreicher. Yelloly, der erst am vergangenen Wochenende im LMDh-Auto in Watkins Glen feierte, freute sich nur wenige Tage später über seinen ersten Erfolg in Spa. Bei Wittmann platzte endlich der 24h-Knoten. „Zehn Jahre lang habe ich es am Nürburgring und hier versucht“, sagte er. Für den M4 GT3 ist es der erste große Meilenstein seit dem Debüt des GT3-Autos im Jahr 2022.

Bei drei Siegen und zwei zweiten Plätzen in Spa muss man sich die Frage stellen: Gibt es eine magische Verbindung zwischen Rowe Racing und der Berg- und Talbahn? „Beim ersten Mal bist du überrascht, wie viel passen muss, um so ein Rennen zu gewinnen“, sagt Naundorf. „Aber über die Jahre immer wieder konstant diese Leistung abzurufen, ist eigentlich die größere Challenge.“ Zumal man in diesem Jahr ausgerechnet das Team im internen Duell geschlagen hat, das tatsächlich Spa sein Wohnzimmer nennen darf: WRT. Die Tragik: Bei einer Kollision in der Nacht zwischen dem zweiten Rowe-Auto von Neil Verhagen und dem WRT-BMW von Charles Weerts verloren beide Rennställe jeweils ein heißes Eisen im Feuer.

> „Über den ersten Sieg staunst du noch. Aber über Jahre hinweg immer wieder konstant diese Leistung abzurufen, ist die größere Challenge.“
>
> Hans-Peter Naundorf, Rowe

Auch die Siegesfahrt des Rowe-Autos mit der Startnummer 98 verlief nicht problemlos. Ganz im Gegenteil: Man startete von Platz 26, weil alle vier BMW in der PRO-Kategorie an der Qualifikation für die Superpole gescheitert waren. Rein statistisch sah es damit düster aus. Erst einmal gelang seit 2001 ein Sieg von außerhalb der Top 20.

Mit dem verpatzten Quali war man übrigens nicht alleine. Dieses Schicksal ereilte insgesamt 13 PRO-Autos. Der Hintergrund: Es zählt die kombinierte Rundenzeit aus Q1 bis Q4. Weil es in Q1, das die Amateure bestritten, trocken war und in den restlichen Sessions nass, waren alle im Nachteil, die mit drei Piloten antraten und somit Q1 auslassen mussten.

Nach dem mittelprächtigen Qualifying sollte es im Rennen anfangs nicht besser laufen. Schon nach wenigen Stunden hatte man eine Runde Rückstand auf dem Buckel, weil bei einem Boxenstopp zunächst nur ein Drittel des Tanks voll Benzin lief.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Es war hart. Ich bin über zehn Stunden gefahren, und es war im letzten Stint eine Quali-Runde nach der anderen. Du musstest dem Druck standhalten."

Jules Gounon, Akkodis-AMG

Deshalb musste man kurz darauf noch einmal reinkommen. In Runde 54 lag die #98 gerade mal auf Platz 34. Durch einige Taktik-Kniffe und Stopps unter Full Course Yellow konnte man die Runde wieder aufholen und sich auf die Performance konzentrieren. „Wir haben nachts schon gemerkt, dass es gut läuft, uns aber etwas mehr erhofft", sagte Naundorf. „Uns kam zugute, dass sich ab etwa 9 Uhr mehr Grip aufbaute, was uns mehr Konstanz brachte." Das einzige Ärgernis: Man handelte sich noch eine Track-Limit-Strafe ein.

Rund vier Stunden vor Rennende fiel schließlich die Vorentscheidung. Bis dahin war die #98 nicht im selben Boxenstopp-Rhythmus mit der Konkurrenz. Berechnungen zufolge hätte es bis zum Rennende strategisch aber hingehauen, dass man das Rennen gewinnt. Zumindest unter der Voraussetzung, dass es keine weiteren Full-Course-Yellow-Phasen mehr gibt. Die löste ausgerechnet ein BMW M4 GT3 von Walkenhorst aus, der auf der Strecke stehen blieb. Damit spielte wieder ein BMW-Team das Zünglein an der Waage.

Vier-Stunden-Finale

Alle Teams auf den vorderen Positionen reagierten taktisch clever. Die Verfolger kamen zum Service, auch wenn die Standard-Stintzeit von 65 Minuten lange nicht erreicht war. Darunter der Akkodis-Mercedes #88 (Marciello/Gounon/Boguslavskiy), die beiden Porsche von Manthey #92 (Andlauer/Estre/Vanthoor) und Rutronik #96 (Preining/Heinrich/Olsen) sowie die beiden Audi von Tresor Orange 1 #40 (Drudi/Feller/Marschall) und Scherer #17 (Thiim/Van der Linde/Engstler).

Letzterer stoppte allerdings ohne Reifenwechsel, um sich so eine bessere Track-Position zu verschaffen, was ihn auf Platz 2 katapultierte. Logisch, dass die #98 von Rowe im Zuge dessen auch reinkommen musste, was alle Topteams fürs Finale auf dieselbe Strategie setzte.

Beim Restart nach einer kurzen Safety-Car-Phase war klar: Jetzt geht es um die Wurst. So wurde das Finale mit vier Stunden verbleibender Rennzeit sozusagen zu einem NLS-Lauf. Der Rowe-BMW, der das Feld anführte, zog die Glücks-Karte. Denn nach dem Restart tummelten sich trotz der neuen Wave-by-Regelung vier überrundete Fahrzeuge zwischen der #98 und dem Scherer-Audi #17. Die waren ein willkommener Puffer für BMW.

Zudem kabbelten sich die beiden Audi von Scherer und Tresor Orange 1 dahinter und machten sich zusätzlich das Leben schwer. Et voilà: Das machte innerhalb von zehn Runden einen Vorsprung von zehn Sekunden. Mit den ersten sechs Autos innerhalb von 17 Sekunden hatten aber auch einige andere zumindest noch eine theoretische Siegchance.

Der zweite große Taktik-Streich folgte mit der nächsten Boxenstopp-Runde drei Stunden vor Schluss. Der Akkodis-Mercedes #88 vollzog einen Undercut und schob sich so an beiden Audi vorbei, um es sich auf Rang 2 gemütlich zu machen. „Das war ein großartiger Schachzug des Teams", lobte Mercedes-Kundensportchef Stefan Wendl. Auch der Manthey-Porsche #92 profitierte von einem früheren Stopp, mit dem man sich am Tresor-Audi #40 vorbei schmuggelte.

Die Bühne für den Showdown war damit gebaut: Es führte der Rowe-BMW, während sich dahinter der Akkodis-Mercedes, der Scherer-Audi und der Manthey-Porsche bekriegten. 14 Runden vor Schluss trennten Platz 2 bis 4 gerade mal eineinhalb Sekunden! Während der BMW vorne in seiner eigenen Liga fuhr und nicht einzuholen war, konzentrierte sich die Action auf die Stierkämpfer dahinter.

Jules Gounon, Nicki Thiim und Kévin Estre gaben sich immer wieder Saures. „Es war am Ende hart, weil ich über zehn Stunden gefahren bin, und der letzte Stint war eine Quali-Lap nach der anderen. Es ging darum, dem Druck standzuhalten. Irgendwann habe ich nicht mehr in den Spiegel geschaut und mich nur noch auf die Kurven konzentriert", sagte Gounon.

Auch Thiim genoss das Duell sehr. „Das war einer der besten Tage, die ich je auf der Rennstrecke hatte", meinte der Däne. ▷

GTWC

Das BMW-Siegertrio Wittmann/Yelloly/Eng genießt das Bad in der Menge

GTWC

Mercedes-AMG verteidigte im Finale den zweiten Platz – mit Mühe und Not

GTWC

Platz 3: Scherer Sport-Audi R8 LMS von Thiim/Engstler/Van der Linde

GTWC

Im Ziel andersherum: Das Porsche-Team Manthey schlug die Rutronik-911

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der Veranstalter des 24h-Rennens in Spa meldete über 80 000 Zuschauer – wieder ein guter Erfolg

GTWC

„Wobei ich natürlich etwas enttäuscht bin, dass es dann doch nur Platz 3 wurde."

Dass die Positionen bis im Ziel so zementiert blieben, hatte mehrere Gründe. Dem Scherer-Audi von Thiim stand wohl nicht mehr die volle Leistung zur Verfügung, weil es ein Problem mit dem Motor gab. Estre musste hingegen auf den Diffusor seines Elfers verzichten. Das brachte kurioserweise den Vorteil von mehr Topspeed, aber zugleich Übersteuern – das Estre zumindest liegt.

„Der Schaden entstand dadurch, dass wir einen ganzen Stint lang von einem nicht mit uns um Positionen kämpfenden Audi geblockt wurden. Im Zuge dessen krachte uns ein anderes Auto ins Heck", sagte Manthey-Teamchef Nicki Raeder. „Das hätte wirklich nicht sein müssen." Die Crew selbst musste sich an die Nase fassen, weil man gleich zwei Track-Limit-Strafen und eine Strafe wegen einer Berührung mit einem langsameren Auto kassierte. Machte in Summe 1.10 Minuten Handicap.

> „Wir wurden einen ganzen Stint lang von einem nicht mit uns um Positionen kämpfenden Audi geblockt. Das hätte wirklich nicht sein müssen."
>
> Nicki Raeder, Manthey Racing

Der fünfte Rang ging übrigens ebenfalls an einen 911 GT3 R. Rutronik Racing überzeugte mit einem sauberen Rennen und erntete so mit der #96 (Preining/Heinrich/Olsen) die Lorbeeren.

BOP nicht entscheidend

Der Zieleinlauf mit vier Marken in den Top 4 ist die Steilvorlage für die Frage: Welchen Einfluss hatte die Balance of Performance? Sagen wir mal so: Das Ergebnis spricht in seiner Vielfalt für sich. BMW schien definitiv gut aufgestellt und marschierte teilweise als geschlossener Zug durch das Feld – bis es in der Nacht zum Zusammenstoß des WRT- und des Rowe-BMW kam.

Das schnellste Auto stellten ohnehin nicht die Bayern. Auf eine Runde war Porsche nicht zu schlagen. Tim Heinemann lieferte im Huber-Porsche mit 2.17,087 Minuten die Bestmarke im Rennen ab. Die Mannschaft sicherte sich die Pole-Position, damit die ersten Führungskilometer zu Beginn des Rennens und am Ende den Sieg in der Bronze-Klasse. Mit Mercedes, Audi und Porsche konnten drei Hersteller auf Augenhöhe um die Positionen 2 bis 4 kämpfen.

Lediglich bei Mercedes war schon im Vorfeld klar, dass die Restriktor-Verkleinerung um 0,5 Millimeter im Vergleich zum Vorjahr, in dem man einen Doppelsieg einfuhr, etwa 5 km/h Topspeed kosten würde – und damit Überhol-Chancen. Am Ende schwamm der Mercedes gut mit, obwohl mit Timur Boguslavskiy ein Nicht-Pro-Fahrer auf dem Auto saß, was man in den vielen Gelbphasen in der Nacht wettmachen konnte. Zudem hatte die #88 keine einzige Track-Limit-Strafe. Vergleicht man die theoretischen Bestzeiten, lag Porsche (2.16,718) vor BMW (2.16,829). Audi (2.17,567) und Mercedes (2.17,653).

Sie vermissen Ferrari und Lamborghini in dieser Aufzählung? Zu Recht. Tatsächlich war vor dem Rennen vor allem der Ferrari 296 GT3 der BOP-Schreck unter den Teamchefs. Am Ende sollten die Roten keine große Rolle spielen. Die theoretische Bestzeit mit 2.17,307 min war nicht außerirdisch. Zudem kämpfte man an ganz anderen Fronten. Die #51 (Rovera/Shwartzman/Nielsen) humpelte bereits in der dritten Rennstunde mit einem Reifenschaden hinten links in die Box, nachdem man erste Führungskilometer gesammelt hatte. Von diesem Schaden erholten sich die Italiener nicht mehr.

Laut GT-Chef Antonello Coletta verlor man vor allem bei der Beschleunigung Zeit. Man habe die BOP in Sachen Powerkurve analog zum 488 erstellt, was er als Problem sieht, weil dem Nachfolger 296 GT3 zwei Zylinder fehlen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GTWC

Beste nicht-deutsche GT3-Marke: McLaren auf Platz 10, mit Klassensieg

GTWC

Schlechte BOP, schlechte Beschleunigung? Der beste Ferrari lag auf P11

Am Ende wurde die #51 auf Platz 44 gewertet. Das Schwesterauto #71 konnte auch nicht viel mehr reißen: Das Trio Fuoco/Rigon/Serra verpasste als bester Ferrari im Feld mit Platz 11 sogar den Einzug in die Top 10.

Ähnlich blass blieb Lamborghini. Die #63 (Caldarelli/Pepper/Bortolotti) brachte sich mit einem Boxenstopp außerhalb des Standard-Rhythmus' zunächst in eine gute Position. Doch nur eineinhalb Stunden nach Rennstart musste die Iron-Lynx-Truppe fast zeitgleich mit Ferrari die Segel streichen. Das beste Auto stellte GRT Grasser mit Platz 17 und dem Sieg im Silver Cup für Schmid/Hites/Van Berlo.

Betrachten wir Marke für Marke und fangen bei den Siegern von BMW an, bleiben wir die Geschichte von WRT schuldig. Die Lokalmatadore hatten schließlich hohe Erwartungen an das Heimspiel. Mehr als Platz 6 war allerdings nicht drin. Der ging an die #46 von Rossi/Martin/Farfus. Rossi hatte unter anderem zwei Berührungen im Rennen, darunter eine mit dem Schwesterauto. „Die Leute vergessen, dass es erst sein drittes 24-Stunden-Rennen ist", sagte Teamchef Vincent Vosse. „Er ist auf einem hohen Niveau unterwegs. Seine Rundenzeiten sind auf dem Level der anderen, aber wenn er in den Verkehr gerät, hat er nicht die Erfahrung der anderen."

> „Die Verwirrung in der Kommunikation der Rennleitung war insgesamt groß. Das System muss verbessert und die Regeln müssen vereinfacht werden."
>
> Vincent Vosse, WRT-BMW

Rennleitung in der Kritik

Das Schwesterauto #32 (S. van der Linde/Weerts/Vanthoor) gehörte definitiv zu den Sieganwärtern bis zum Unfall mit der #998 (Harper/Verhagen/Hesse) in der Nacht, der eine zweistündige Full-Course-Yellow-Phase nach sich zog, in der die meisten ihren technischen Pflichtboxenstopp absolvierten. Doch wie kam es überhaupt dazu? Es gab wohl Verwirrung beim Countdown zu einer Full-Course-Yellow-Phase, weshalb Weerts früh bremste und Verhagen ihm daraufhin ins Heck krachte. Der hätte nach der Ankündigung einer FCY-Phase aber auch nicht so dicht auffahren müssen.

Das Hickhack um den Countdown stand stellvertretend für einige chaotische Entscheidungen der Rennleitung. Offenbar kam es einmal zu einer FCY-Phase, die nur fünf Sekunden später wieder zurückgenommen wurde. Im Fahrerlager witzelte man, da sei wohl einer eingeschlafen und mit der Stirn auf den FCY-Knopf geknallt. Vosse war der Humor schon vergangen. „Wir können darüber diskutieren, was bei dem Unfall passiert ist. Das ist das eine. Aber die Verwirrung in der Kommunikation war insgesamt groß. Ich zeige nicht mit dem Finger auf jemanden, aber das ▷

NACHRICHTEN

PARADE: VOLLES HAUS

Die traditionelle Parade des 24h-Rennen, wo das gesamte Starterfeld auf öffentlichen Straßen (!) nach Spa fährt, war wieder ein überwältigender Erfolg. GT-Promoter Stéphane Ratel sagte, es sei ein Wunder, dass so etwas in Europa noch stattfinden könne: „Das geht nur in Belgien oder vielleicht in Italien – alle anderen EU-Länder sind nicht mehr autoaffin genug."

PERSONAL-GERÜCHTE

In Spa sickerten ein paar Personalien durch: So verlässt angeblich Audi-Sport-GT-Technikleiter Armin Plietsch die Marke mit den Ringen in Richtung BMW. Auch der Dakar-Projektleiter bei Audi ist angeblich ersetzt worden. Beim Porsche Penske Team, das die LMDh in der WEC einsetzt, soll es nach Le Mans mehrere Abgänge auf Ingenieursseite und bei der Mechanikercrew gegeben haben.

WER NICHT BREMST, DER ...

Zwei Marken hatten in Spa Bremsenthemen: Bei Porsche mussten nach Rissbildungen an den Bremssätteln die Bremsanlagen aller 14 GT3-Porsche vor dem Event getauscht werden, wofür eine Nachtragshomologation notwendig war. Bei Lamborghini gab es ebenfalls einen Tausch der Bremssattel-Spezifikation, doch in Spa gab es dann Probleme mit den Bremsbelägen, die laut GT3-Reglement freigestellt sind.

SPA: NEUE GT-AUTOS

Maserati und Ford präsentierten im Rahmen des 24h-Rennens in Spa neue Rennwagen: Ford stellte ein neues GT4-Auto auf Basis des Mustang-Modells vor. Maserati präsentierte ein GT2-Modell auf Basis des MC20, der aber offenbar nicht auf dem Chassis des Serienwagens aufbaut. GT-Promoter Ratel betonte die Wichtigkeit des Maserati: „Wir brauchen einen Plan B für den Fall, dass die GT3-Klasse zu teuer wird."

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

System muss verbessert werden, und die Regeln müssen vereinfacht werden." Das sah eine große Mehrheit der Teamchefs im Fahrerlager ähnlich wie Vosse.

Apropos Kommunikation: Audi verschickte nach dem Rennen die interessante Schlagzeile, man sei bester Hersteller gewesen. Das bezieht sich jedoch auf den „Coupe de Roi", in dem es um die Leistungen über alle Klassen hinweg geht. Im Kampf um die Gesamtsieger-Krone fiel auf, dass die zwei Favoriten #17 von Scherer und #40 von Tresor Orange 1 vor allem nach der letzten Gelbphase nicht mehr mitkamen. Dabei hatte man zuvor eine Doppelführung inne. Die #40 rutschte sogar bis auf Platz 8 ab – dazu trug auch eine Track-Limit-Strafe bei. Die anderen Teams wie Comtoyou (#11) und Saintéloc (#25) stolperten ebenfalls über mehrere Strafen.

Bei Mercedes hatte man insgesamt vier Pro-Autos im Mix. Der einzige AMG GT3, der neben der #88 von Akkodis realistische Chancen auf ein Podium hatte, fiel am frühen Sonntagmorgen mit einem defekten Radlager aus. „Wir glauben, dass in einer Full-Course-Yellow-Phase einige Steine in den Bremssattel gelangt sind, und dies eine Kettenreaktion ausgelöst hat, die zu einem Radlagerschaden führte", sagte Wendl kurz nach dem Rennen. Das GetSpeed-Auto #777 (Schiller/Auer/Stolz) holte Platz 9.

> „Wenn das Thema Track Limits streng geregelt ist, respektiert es jeder. So gut hat das aber noch nie funktioniert – das hat die SRO gut gemacht."
>
> Jules Gounon, Akkodis-AMG

Umso beachtlicher ist die Leistung von McLaren. Das Gold-Quartett im 720 S mit der Startnummer 5 (De Haan/Gamble/Fagg/Macdonald) von Optimum Motorsport sicherte sich den letzten Top-10-Platz. In der Anfangsphase richteten sich noch alle Augen auf das Garage59-Auto #188 (Prette/Ramos/Grunewald/Chaves), das mit beeindruckenden Rundenzeiten lange vorne mitmischte.

Bei Porsche kann man im Hinblick auf das Lineup mit drei Pro-Autos von Manthey, Rutronik und Dinamic GT Huber Racing ebenfalls zufrieden sein. Zwar sprang kein Podium heraus, aber immerhin die Plätze 4 und 5. Im Dinamic-Auto #54 (Güven/Müller/Engelhart) steckte mehr Potenzial als die zwölfte Position. Startplatz 37 war alles andere als eine gute Ausgangslage, und trotzdem lag man am Sonntagmorgen zwischenzeitlich auf dem ersten Platz. Gegen sieben Uhr wurde Engelhart beim Restart nach einer Safety-Car-Phase allerdings in der La-Source-Spitzkehre von einem Konkurrenten umgedreht und fiel weit zurück.

Für 70 gestartete Autos verlief die diesjährige Ausgabe der 24h Spa gesittet. Insgesamt gab es nur neun Gelbphasen. Da ereigneten sich in der Vergangenheit weitaus mehr und heftigere Unfälle. Vor dem Rennen spekulierten viele, dass besonders die ersten zwei Stunden zum Gemetzel werden könnten. Das blieb jedoch aus, weil auf der noch nassen Strecke hinter dem Safety Car gestartet wurde. Die meisten Piloten hatten auf der abtrocknenden Piste Slicks aufgezogen. Insgesamt kamen 49 Autos in die Wertung.

Neue Track-Limit-Regelung

Weitaus geordneter ging es auch beim Aufreger-Thema Track Limits zu. Das sorgte in der Vergangenheit in Spa immer für Diskussionsstoff. Dieses Mal war die Ansage in der Fahrer- und Teammanager-Besprechung klar: Wer innerhalb von sechs Stunden sechs Mal gegen die Track Limits verstößt, muss eine 30-Sekunden-Strafe absitzen. Die jeweiligen Patzer richten sich nicht nach Fahrer, sondern nach Auto – summieren sich also entsprechend schnell. Nach sechs Stunden wurde alles genullt, und das Spiel ging von vorne los. Folgte eine Gelbphase, konnte man die harte Strafe ausbalancieren. Blieb die aber aus, fiel das schwerer ins Gewicht. Neu waren auch die Überwachungsmethoden: An vier Stellen prüften Kameras die Verstöße – und das sehr akkurat. In zwei Kurven setzte man weiterhin auf die Judges of Fact.

Wer sich im Fahrerlager zu dem Thema umhörte, traute seinen Ohren nicht. Gleich mehrere Fahrer waren voll des Lobes. Darunter Mercedes-Pilot Gounon: „Wenn es streng geregelt ist, dann respektiert es auch jeder. Ich bin kein Fan der Judges of Fact, weil es schwierig ist, bei 250 km/h zu beurteilen, ob ein Auto nun zehn Zentimeter daneben ist oder nicht. Mit den Kameras wird automatisch ein Bild gemacht, wenn du die Track Limits nicht beachtest. Das war ein sehr guter Schachzug der SRO. So gut wie in diesem Jahr hat das noch nie funktioniert." Wobei Gounon leicht reden hatte, schließlich sammelte der #88-Mercedes als eines der wenigen Autos keine Strafe ein. Doch selbst Philipp Eng, dessen Auto ein Ticket löste, outete sich als Fan. „Es ist jetzt ganz klar geregelt. Die Linie ist die Referenz."

In der Gesamtwertung der GT World Challenge Europe führt Akkodis die Tabelle nun vor Rowe Racing und WRT an. In der IGTC-Wertung hat wiederum BMW die Nase vor Mercedes und Porsche. ■

GTWC ENDURANCE CUP/IGTC: 24h-RENNEN SPA 2023

Streckenlänge: 7,004 Kilometer **Renndistanz:** 537 Runden = 3761,148 Kilometer
Pole-Position: Huber Motorsport-Porsche 911 GT3 R (#20), Matteo Cairoli: 2.16,880 min
Schnellste Rennrunde: Huber Motorsport-Porsche 911 GT3 R (#20), Tim Heinemann: 2.17,087 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	Pro	#98	Eng/Wittmann/Yelloly	Rowe Racing-BMW M4 GT3	24:01.15,423 h
2.	Pro	#88	Marciello/Boguslavskiy/Gounon	Akkodis ASP-Mercedes-AMG GT3	+11,129 s
3.	Pro	#17	Thiim/Engstler/Van der Linde	Scherer Sport PHX-Audi R8 LMS Evo	+12,296 s
4.	Pro	#92	Estre/Andlauer/Vanthoor	Manthey Racing EMA-Porsche 911 GT3 R	+13,175 s
5.	Pro	#96	Preining/Heinrich/Olsen	Rutronik Racing-Porsche 911 GT3 R	+50,301 s
6.	Pro	#46	Martin/Farfus/Rossi	Team WRT Racing-BMW M4 GT3	+1.25,074 min
7.	Pro	#11	Haase/Magnus/Vervisch	Audi Sport ComeToYou-Audi R8 LMS Evo	+1.33,949 min
8.	Pro	#40	Feller/Drudi/Marschall	Audi Sport Tresor Orange 1-Audi R8 LMS Evo	+2.03,639 min
9.	Pro	#777	Auer/Stolz/Schiller	Team AlManar-Mercedes-AMG GT3	+1 Runde
10.	Gold Cup	#5	Gamble/Fagg/Macdonald/De Haan	Optimum Motorsport-McLaren 720 S GT3 Evo	+1 Runde
11.	Pro	#71	Fuoco/Rigon/Serra	AF Corse Francorchamps-Ferrari 296 GT3	+1 Runde
12.	Pro	#54	Güven/Müller/Engelhart	Dinamic GT Huber Racing-Porsche 911 GT3 R	+2 Runden
13.	Bronze Cup	#20	Au/Heinemann/Fittje/Cairoli	Huber Motorsport-Porsche 911 GT3 R	+2 Runden
14.	Gold Cup	#30	Williams/Krütten/Simmenauer	Team WRT Racing-BMW M4 GT3	+2 Runden
15.	Bronze Cup	#911	Malykhin/Sturm/Seefried/Bachler	Pure Racing-Porsche 911 GT3 R	+2 Runden
16.	Pro	#25	Mies/Niederhauser/Gachet	Audi Sport Team Saintéloc-Audi R8 LMS Evo	+2 Runden
17.	Silber Cup	#85	Schmid/Hites/Van Berlo	Grasser Racing-Lamborghini Huracán GT3 Evo	+3 Runden
18.	Bronze Cup	#93	Schmidt/Hui/Froggatt/Cheever	Sky Tempesta Racing-McLaren 720 S GT3 Evo	+3 Runden
19.	Silber Cup	#12	Dejonghe/Hezemans/Legeret/Hutchinson	Audi Sport ComeToYou-Audi R8 LMS Evo	+3 Runden
20.	Bronze Cup	#44	Mateu/Makowiecki/Chevalier/Palette	CLRT Racing-Porsche 911 GT3 R	+3 Runden

GTWC PUNKTE

FAHRER (ENDURANCE)

1.	Philipp Eng	76 Punkte
1.	Marco Wittmann	76
1.	Nick Yelloly	76
2.	Jules Gounon	68
2.	Raffaele Marciello	68
2.	Timur Boguslavskiy	68
3.	Max Hesse	33
3.	Neil Verhagen	33
3.	Daniel Harper	33
4.	Maro Engel	31
5.	Mattia Drudi	31

TEAMS (ENDURANCE)

1.	Rowe Racing	80 Punkte
2.	Akkodis ASP	68
3.	Team WRT	40
4.	Tresor Attempto Racing	32
5.	Saintéloc Team	30
6.	Team GetSpeed	28
7.	Scherer Sport PHX	27
8.	AF Corse	21

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GT World Challenge / IGTC: Pressekonferenz von GT-Promoter Stéphane Ratel in Spa

IGTC mit 24h Nürburgring!

Eine alte Journalistenweisheit sagt: Pressekonferenzen sind etwas für Anfänger. Doch bei der PK von GT-Promoter Stéphane Ratel in Spa platzte dann ausnahmsweise mal doch eine Bombe: Das 24h-Rennen auf dem Nürburgring wird Teil der Intercontinental GT Challenge (IGTC).

Von: **Marcus Schurig**

GTWC

Handschlag in Spa: ADAC-Rennleiter Walter Hornung und SRO-Boss Ratel (r.)

Der IGTC-Deal mit dem ADAC Nordrhein wurde erst in den letzten zwei Wochen und unter strengster Geheimhaltung von wenigen Personen eingefädelt. Entsprechend groß war die Überraschung bei der Pressekonferenz von Stéphane Ratel in Spa, als der Franzose den IGTC-Kalender für 2024 enthüllte: Den Saisonauftakt markiert wie gewohnt das 12h-Rennen in Bathurst (16.–18. Februar), dann folgt am ersten Juni-Wochenende das 24h-Rennen auf dem Nürburgring. Das 24h-Rennen in Spa bleibt auf seinem neuen Termin Ende Juni, den Saisonabschluss bildet das 8h-Rennen in Indianapolis (4.–6. Oktober).

Die IGTC hat von allen Rennserien bekanntermaßen am stärksten unter der Corona-Pandemie gelitten, weil sie fünf Rennen auf fünf Kontinenten austrug. Laut Ratel geht es jetzt darum, die Serie wieder neu aufzubauen, mit großen und zugkräftigen Events. Aus diesem Grund wurden Kyalami und Abu Dhabi für 2024 aus dem Kalender geworfen. In Australien, Europa und Amerika ist die GT3-Struktur stark genug, dass die Hersteller werksunterstützte Einsätze mit nationalen Teams und Autos aufsetzen können – das spart Kosten. Im Unterschied zu den anderen IGTC-Rennen ist die Reifenwahl am Nürburgring freigestellt, weshalb der IGTC-Namenszusatz „powered by Pirelli“ entfällt. Die Hersteller können beim 24h-Rennen am Nürburgring vier punkteberechtigte Autos für die IGTC-Wertung nominieren. „Wir haben am Nürburgring eh immer sieben oder acht GT3-Autos am Start, damit steigt der Anreiz, sich in der IGTC einzuschreiben und zu engagieren“, so Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach.

Das Finale der GT World Challenge Europe findet übrigens 2024 in Jeddah, Saudi-Arabien, statt. ■

Streit um die NLS-Zukunft: Die nächste Eskalationsstufe

VLN: Keine Termine mehr?

Die Nürburgring Holding will der VLN Sport GmbH für die Saison 2024 keine Termine mehr anbieten. Damit geht der Zoff um die Zukunft des Langstreckensports auf der Nordschleife in die nächste Runde. Der ADAC Nordrhein bekennt sich neben der Kooperation mit der SRO beim 24h-Rennen klar zur NLS und VLN.

Von: **Bianca Leppert**

Der Ton rund um das Thema Nürburgring Langstrecken-Serie wird rauer. Am Dienstag (27.06.) veröffentlichte die Nürburgring Holding GmbH, dass man weder der VLN VV noch der VLN Sport in der Saison 2024 Termine anbieten werde. „Um den Motorsport-Teams Planungssicherheit zu geben und den Langstrecken-Motorsport im Sinne des Sports, der Aktiven und Anhänger weiterzuentwickeln, sollen auch zukünftig mindestens acht Langstreckenrennen je Saison auf dem Nürburgring stattfinden“, heißt es in der Mitteilung, die von Geschäftsführer Michael Lemler unterzeichnet wurde.

Damit ist die Nürburgring Endurance Serie gemeint, die der AvD federführend durchführen soll. Ob das wirklich das Aus für die ursprüngliche NLS ist, oder ob es noch andere Möglichkeiten und Optionen gibt, bleibt abzuwarten.

Dass das 24h-Rennen nun Teil der IGTC wird und der ADAC Nordrhein mit der SRO kooperiert, wirkt sich indes nicht negativ für die NLS/VLN aus. „Das ist nur ein zusätzliches Add-on“, sagte Rennleiter Walter Hornung im Rahmen der SRO-Pressekonferenz. „Wir stehen weiterhin zur NLS in der jetzigen Form und zur VLN.“

Auch aus den Reihen der Teams beziehen nun die Ersten klar Stellung. Nach der Verkündung von Ex-VLN-Boss Ralph-Gerald Schlüter als Geschäftsführer der Nürburgring Endurance Serie GmbH sagte Mathol-Teamchef Matthias Holle: „Taucht Ralph-Gerald Schlüter noch mal in einer Veranstalterrolle auf, werden wir uns ein anderes Betätigungsfeld suchen.“ Damit erteilt man eine klare Absage an eine neue Serie mit alten Strukturen.

Holle weiter: „Die jetzige Führungsmannschaft hat bisher nur geglänzt mit dem, was sie angepackt hat. So gut lief es in der VLN seit fünf Jahren nicht mehr.“ Er fürchtet allerdings, dass durch die fehlende Planungssicherheit Teams abwandern könnten und andere Serien davon profitieren.

Das Szenario, dass es gar keine Langstrecken-Serie im Jahr 2024 geben wird, ist aber eher unwahrscheinlich. Dafür hängen auch zu viele wirtschaftliche Interessen daran, wie etwa die Vermietung der Lounges. Sponsorenverträge können beim jetzigen Schwebezustand allerdings nur schwierig geschlossen werden.

Die Frage ist, wer sich im Säbelrasseln durchsetzen kann. Von der VLN Sport GmbH gibt es noch keine Details, wie man das Termin-Thema lösen will. Die NES geizt im Moment noch mit Inhalten. Es wurden bisher weder Termine noch ein sportliches oder technisches Reglement veröffentlicht. Laut AvD-Generalsekretär Lutz-Leif Linden wird man bei NLS 6 (8./9. September) mehr Informationen geben können. Die Aussage bisher: „Die Autos, die dieses Jahr fahren, werden auch nächstes Jahr fahren können.“ ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Schneller, höher, weiter: Brynildsen beim Rekordsprung 2016

Die Kult-Kuppe ist zurück

Die neue „Königliche Rallye von Skandinavien" wird schon vorab als Saison-Highlight der Rallye-EM gehandelt. Denn mit den früheren WM-Pisten im Värmland kehrt auch der Kultsprung Colin's Crest zurück. Spektakel garantiert.

Von: **Reiner Kuhn**

Im Grunde gibt es in Südschweden viele solcher kleiner Hügel, mitten im Wald, flankiert von hohen Tannen. Doch seit Colin McRae mit immer mehr Verve und Tempo durch eine besonders heikle Passage tobte, avancierte dieser unscheinbare Hügel zum Wallfahrtsort der weltweiten Rallyeszene. Dabei fehlte es dem flotten Satz zu Beginn noch an Weite, auf keinen Fall aber an Quere. Ungeachtet, dass bei gehobenem Autobahntempo nach der Landung eine flotte Rechtskurve auf den Luftakrobaten wartete. Das Spektakel wollte keiner verpassen, und immer mehr Zuschauer strömten an jenen, im Jahr 2008 als Hommage an den wenige Monate zuvor bei einem Hubschrauberabsturz ums Leben gekommenen McRae benannten „Colin's Crest".

Zu Ehren des Schotten

Ein von der FIA erst nach einigen Debatten genehmigter Torbogen am engen Schanzentisch, eine elektronische Weitenmessung, Großbildleinwände und spezielle VIP-Bereiche machten aus dem 51 Wochen im Jahr still vor sich hin schlummernden Gelände die mit Tausenden von begeisterten Fans bevölkerte Colin-McRae-Arena.

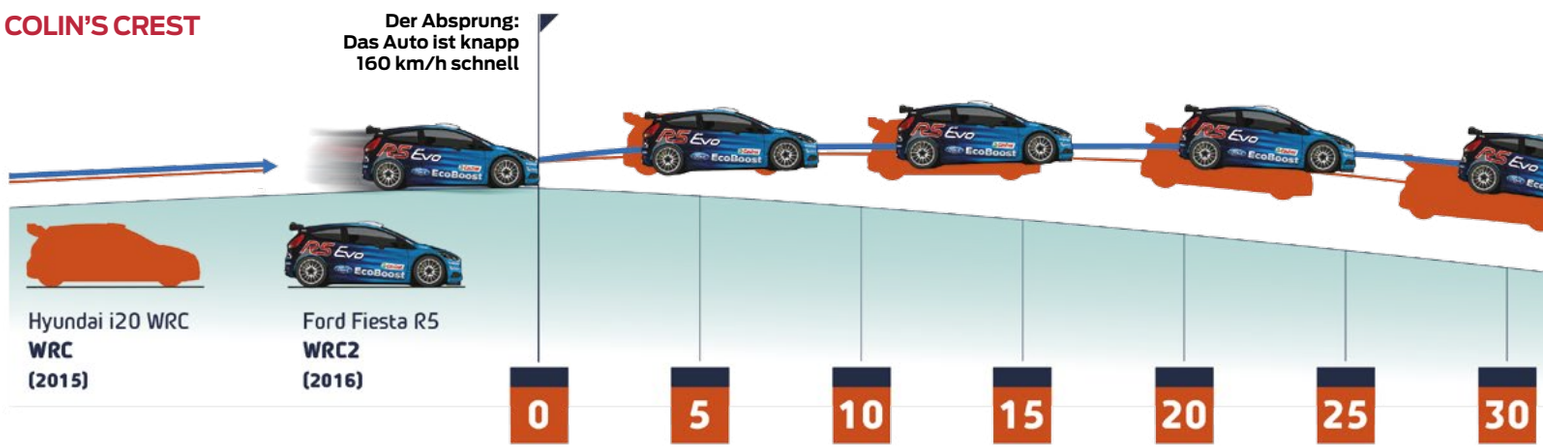
Als Lokalmatador Eyvind Brynildsen 2016 den zuvor von Ken Block (2011, 37 Meter) und Thierry Neuville (2013, 44 Meter)

OLSSON

Da schau her: So sieht die Landezone im Sommer aus

OLSSON

Mit vereinten Kräften: Platz für Tausende von Zuschauern



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ROESELER

Für alles gesorgt: Fan-Shuttle

ROESELER

Nach 2017 erneut dabei: Østberg

ROESELER

Karneval im Wald: Fans am Sprung

gehaltenen Sprungrekord statt mit einem World Rally Car im heute Rally2 genannten R5 auf 45 Meter hochschraubte, sorgte dies nicht nur für frenetischen Applaus für den Zweitligisten. Es veranlasste auch zu der Annahme, dass die Werkspiloten aus der Topliga von der ausladenden Aerodynamik ihrer Boliden eingebremst würden.

„Das könnt ihr vergessen", lacht Toyota-Cheftechniker Tom Fowler. „Die wollen nur schneller wieder auf dem Boden sein, weil in der Luft kann man alles, nur nicht beschleunigen."

Neuer Rekord erwartet

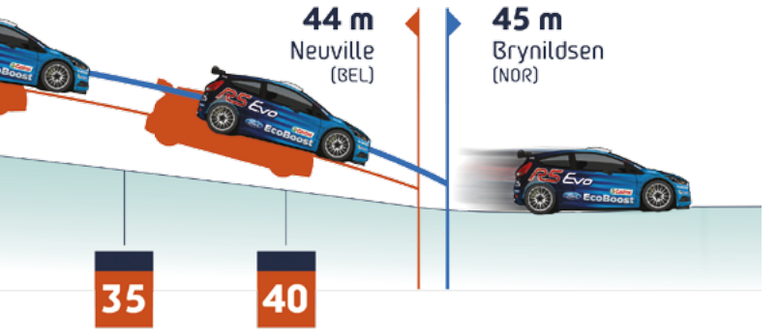
Das wird die versammelte EM-Elite nicht von der Weitenjagd abhalten. Denn beim fünften von acht Saisonläufen gastiert die kontinentale Elite erstmals auf den ehemaligen WM-Pisten rund um Karlstad. Mit dabei, die Kult-Kuppe in der Colin's-Crest-Arena. Der Clou: Im Sommer ist nicht nur das Anfahrtstempo mit Schotterreifen höher, sondern die diffizile Landezone aufgrund der fehlenden Schneewände auch gut zwei Meter breiter.

„Das wird ein Spektakel", freut sich der langjährige Organisationsleiter Glenn Olsson. „Seit Tagen bereiten wir das Gelände auf den Fan-Ansturm vor." Geboten wird viel: Neben dem mit Topstars gespickten EM-Feld, wie dem vormaligen Weitspringer Mads Østberg oder Ex-Werkspilot und EM-Leader Hayden Paddon, toben in der Legend-Klasse zehn echte Helden, darunter die Großfamilie Solberg-Walfridsson (siehe Seite 26), der ehemalige Weltmeister Stig Blomqvist im Audi Quattro S1 oder Colin McRaes Bruder Alister McRae in einem Ford Escort, über die berühmtberüchtigte Strecke. ■

DIE WEITENREKORDE AM COLIN'S CREST

2008	Al-Qassimi / Orr (UAE/GB)	Ford Focus RS WRC	36 m
2010	Aasen / Iversen (N/N)	Subaru Impreza STi	37 m
2011	Block / Gelsomino (USA/I)	Ford Fiesta RS WRC	37 m
2012	Tänak / Sikk (EST/EST)	Ford Fiesta RS WRC	32 m
2013	Neuville / Gilsoul (B/B)	Ford Fiesta RS WRC	35 m
2014	Hänninen / Tuominen (FIN/FIN)	Hyundai i20 WRC	36 m
2015	Neuville / Gilsoul (B/B)	Hyundai i20 WRC	44 m
2016	Brynildsen / Fredriksson (N/S)	Ford Fiesta R5	45 m
2017	Østberg / Floene (N/N)	Ford Fiesta WRC	44 m
2018	Østberg / Eriksen (N/N)	Citroën C3 WRC	42 m
2019	Meeke / Marshall (GB/GB)	Toyota Yaris WRC	41 m

SPRUNGDISTANZ



„In der Luft ist man nur noch Passagier"

Mit 45 Metern hält Eyvind Brynildsen den Weitenrekord am Colin's Crest. Der 35-jährige Norweger über die Aussicht, dass beim bevorstehenden EM-Lauf sein Rekord gebrochen wird.

Von: **Reiner Kuhn**

ROESELER

Eyvind Brynildsen

Geburtstag: 14. Januar 1988
Geburtsort: Moss (N)
Herkunftsland: Norwegen

Erinnern Sie sich noch an Ihren Rekordsprung von vor sieben Jahren?
Nicht nur das, ich erinnere mich an jeden einzelnen Sprung am Colin's Crest. Ich war gerade einmal 18 Jahre alt, als ich 2006 mit einem Mitsubishi Evo 8 erstmals bei der Rallye Schweden startete. Und jedes Mal, wenn ich zurückkehrte, war es anders.

Inwiefern?
Entscheidend ist, wie man sich fühlt. Man muss den Kopf frei haben und es wirklich wollen. Ich habe bei der Anfahrt immer meinen Beifahrer gefragt, ob wir es durchziehen sollen. Denn für ihn ist die Landung echt heftig.

Wie sieht der perfekte Sprung am Colin's Crest aus?
Gut 500 Meter vor dem eigentlichen Sprung sieht man schon die Menschen an der Arena. Ab da geht es mit ein paar richtig schnellen Ecken den Berg runter. Nun darf man den Gasfuß nicht mehr lupfen, sonst fehlt einem später das maximale Tempo. Damit ich mir es nun nicht noch einmal anders überlege, nehme ich den linken Fuß von der Bremse. Denn wenn ich mit dem nur zucke, haben wir ein echtes Problem. Mindestens ebenso wichtig ist es, das Auto vor dem Absprung richtig zu positionieren, da die Strecke direkt nach der Kuppe einen kleinen Linksknick macht und danach eine mittelschnelle Rechtskurve folgt. Fährt man den Colin's Crest etwas zu weit rechts an, landet man neben der Strecke. Präzision ist hier alles. Man springt blind von rechts nach links. Ein bisschen zu viel, und man landete auf der Schneewand, wie es unter anderem Thierry Neuville passierte. Einmal in der Luft, ist man nur noch Passagier und sieht die Baumwipfel. Die Landung ist ziemlich hart, aber wenn alles passt, ist die folgende Rechtskurve kein Problem. Wenn nicht, fliegt man telegen ab. Einmal sind wir so brutal aufgeschlagen, dass wir uns einen Highspeed-Dreher leisteten.

Wie groß ist die Chance, dass Ihr Weitenrekord nun gebrochen wird?
Die ist ziemlich groß. Zum einen ist der Speed mit Schotterreifen höher als mit Spike-Reifen. Zum anderen ist die Piste in der Landezone im Sommer sicher zwei, wenn nicht drei Meter breiter. Andererseits könnte im Sommer der Schanzentisch mangels Schnee und Eis etwas flacher sein. Hinzu kommt, ob die Fahrer sich auf Anhieb trauen, voll durchzuladen.

Werden Sie beim EM-Lauf am Wochenende vor Ort sein?
Natürlich! Selbst wenn ich an dem Wochenende nicht als TV-Experte für den Promoter arbeiten würde, wäre ich da und würde mir das Spektakel geben. Und bevor Sie fragen: Ich habe gar kein Problem damit, wenn einer nun meinen Rekord bricht. Davon abgesehen, dass wir im Winter ganz andere Bedingungen hatten, habe ich meine Trophäe gegen die weltbesten Piloten errungen. Diese wird immer einen besonderen Platz in meinem Trophäen-Schrank haben. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ott Tänak und der Puma versuchen im Dauerbetrieb, zueinander zu finden

M-SPORT

Rallye-WM

Testen im Wettbewerb

Um sich bestmöglich auf die ultraschnellen Schotterrallyes in Estland und Finnland vorzubereiten, lassen M-Sport, Hyundai und Toyota ihre Werkspiloten im Vorfeld bei regionalen Rallyes ausrücken.

Von: **Reiner Kuhn**

Im ersten Jahr der neuen Rally1-Hybridautos standen den Werksteams 28 Testtage zur Verfügung, nun sind es pro Saison nur noch insgesamt 21 Testtage mit maximal sieben pro Fahrer. Für manch einen zu wenig, will er neben neuen Teilen auch verschiedene Einstellungen ausprobieren. Vor dem letzen WM-Lauf in Kenia ließen sämtliche Werksteams angesichts der knapp bemessenen Zeit und trotz der zu erwartenden Härte Afrikas die Chance zur aktiven Vorbereitung sausen.

Gerade bei den ultraschnellen Schotterrallyes in Estland (20.–23. Juli) und Finnland (3.–6. August) kommt es auf maximales Vertrauen in die Sportgeräte an. Das weiß auch M-Sport-Teamchef Richard Millener und lässt Ott Tänak im Ford Puma Rally1 am kommenden Samstag bei der mit insgesamt 70 Wertungskilometern aufwartenden Louna-Eesti Ralli los, um sich auf den zwei Wochen später folgenden WM-Lauf in Estland vorzubereiten. Tänak kennt die Veranstaltung. Im Jahr 2020 gewann er diese als WM-Vorbereitung im Hyundai i20 WRC.

In der Woche nach dem WM-Lauf in Estland werden Toyota und Hyundai bei der finnischen HYA-Center-Rallye rund um Tampere im Einsatz sein. Kalle Rovanperä und Takamoto Katsuta werden bei der 80 WP-Kilometer zählenden Tagesveranstaltung am 29. Juli jeweils im Toyota Yaris Rally1 starten. Hyundai schickt Esapekka Lappi für finale Abstimmungsfahrten des i20 Rally1 ins Rennen, um sich auf die direkt folgende Rallye Finnland vorzubereiten.

Womöglich ist rund um Tampere auch M-Sport nochmals am Start. Laut Veranstalter soll für Tänak ein Startplatz reserviert sein, wobei der Este erst nach seinem Heimspiel entscheiden will, ob er zusätzliche Testkilometer braucht und damit seinen Dienstwagen an vier Wochenenden hintereinander ausführt. ■

Rallye-WM

Latvala fährt Finnland

Die Überraschung ist perfekt: Akio Toyoda höchstpersönlich erfüllt Teamchef Jari-Matti Latvala den Traum, beim Heimspiel in Finnland im vierten Yaris Rally1 zu starten.

So einen Chef wünscht sich jeder. „Es ist kein Geheimnis, dass Akio Toyodas Leidenschaft für Rallyesport meiner in nichts nachsteht“, weiß Toyota-Teamchef Jari-Matti Latvala und erzählt, wie er am Saisonende 2022 den Konzernvorstand fragte, ob er für einmal den Rally1-Hybriden fahren dürfte.

„In den vergangenen 20 Jahren bin ich alle erdenklichen Werkswagen aus der Topliga gefahren, nur noch keinen Rally1“, präzisierte der 38-jährige Finne seinen Wunsch.

Nun wird dieser erfüllt. Toyota-Aufsichtsrat Toyoda gab höchstpersönlich grünes Licht und lässt Latvala 22 Jahre nach dessen erstem und drei Jahre nach dem letzten WM-Start beim Heimspiel in einem vierten Werkswagen ausrücken. An der Seite des WM-Rekordstarters mit 209 Läufen wird Toyota-Cheftester Juho Hänninen vorlesen, der beim Heimspiel 2017 im Yaris WRC aufs Podium stürmte.

Ganz unbedarft wird das Duo nicht antreten. So sollen sie den Werkshybriden auf den heimischen Teststrecken schon ausgeführt haben. Aber nur ein paar Kilometer“, dämpft Latvala die Erwartungen. „Wir wollen weder uns noch anderen etwas beweisen, sondern nur dieses einmalige Erlebnis genießen.“ ■ RK

TOYOTA

Hier fährt der Chef: Latvala

Rallye-EM

Schneller Familien-Ausflug

Neben WRC2-Pilot Oliver Solberg werden beim EM-Lauf in Schweden auch seine Eltern Petter und Pernilla sowie Onkel Henning Solberg hinterm Steuer sitzen.

Kaum zu glauben: Obwohl nur unweit vom bekannten Colin’s Crest aufgewachsen, wird WRC2-Pilot Oliver Solberg beim neuen EM-Lauf am Wochenende erstmals im Wettbewerbstempo über die Kult-Kuppe stürmen.

Andere Familienmitglieder haben weitaus mehr Erfahrung: Allen voran Vater Petter, Weltmeister von 2003, der im diesjährigen Legenden-Feld mit seinem Citroën C4 WRC aus der WM-Saison 2010 und seiner Mutter Tove als Copilotin antreten wird. Petters Gattin Pernilla, geborene Waldfridsson, wird nach 23 Jahren erstmals wieder im Mitsubishi Evo VI mit ihrer damaligen Beifahrerin Ulrika Mattsson unterwegs sein.

Petters Bruder Henning ist mit Ehefrau Maud Solberg in Petters Toyota Celica Turbo 4WD mit von der Partie. ■ RK

SOLBERG

Wochenend-Ausflug mit vier Autos: Die Solberg-Familie

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Kein Rankommen

Kristoffersson eilte zum nächsten Sieg, die Lancia sind nicht schnell genug

KOPF

Im schwedischen Höljes planten sowohl die Gebrüder Hansen als auch Weltmeister Johan Kristoffersson einen Heimsieg. Letzterer ließ sich nicht beunruhigen, weder von der Konkurrenz noch von heftig wechselnden Witterungsbedingungen.

Von: **Sven Kopf**

Nachdem Timmy und Kevin Hansen (Peugeot) beim Rennen in Norwegen ohne Finalteilnahme geblieben waren, hatten sie sich für das Heimrennen richtig was vorgenommen. Aber auch Timo Scheider (Seat) hatte im Vorfeld angekündigt, dass er in Höljes alles geben würde: „Für mich ist es die interessanteste Strecke, und die Party direkt neben der Piste bringt wirklich eine tolle Atmosphäre“ schwärmte er. Die legendäre Partymeile schien im Vergleich zu den Vorjahren allerdings etwas ausgedünnt, und obwohl zahlreiche Zuschauer die Hänge und Tribünen bevölkerten, zeigten sich hier und da ein paar Lücken.

Johan Kristoffersson lieferte am Samstag brav seine beiden Bestzeiten ab. Entweder ließ er es ruhig angehen, oder die Konkurrenz war geringfügig erstarkt, denn diesmal bestand sein Vorsprung „nur“ aus zwei Sekunden. Sein Teamkamerad Ole Kristian Veiby blieb ihm auf den Fersen, und dann kamen schon die Gebrüder Hansen, die unbedingt Boden gutmachen wollten.

Scheider abgeschossen

Bei Timo Scheider, der in Hell noch einen Podiumsplatz ergattert hatte, standen bis Mitternacht Reparaturen an. Im zweiten Quali-Lauf hatte er im Startgerangel im weiten Drift einen heftigen Schlag von Guerlain Chicherit (Lancia) aufs Hinterrad bekommen. Warum der Franzose sehenden Auges mit Schmackes in den Seat knallte, war kaum nachzuvollziehen. Der Schaden machte das Auto unfahrbar und Scheider ziemlich sauer. „Er geht mir heute besser aus dem Weg“, sagte er am nächsten Morgen, weil der Ärger über die unnötige Aktion noch nicht verflogen war. „Der Schaden geht ins Fünfstellige“ erklärte Teamchef René Münnich, der seinerseits in der EM-Wertung startete und ohnehin viel um die Ohren hat, denn das Team werkelt derzeit fieberhaft an zwei neuen Elektro-Seat, die noch in diesem Jahr fertig werden sollen.

Auch mit Regenwetter am Sonntag blieb alles beim Alten. Bestzeiten waren Kristoffersson vorbehalten, und die Hansen-Brüder folgten. Machtlos und kopfschüttelnd musste Vater Grönholm an der Sprungkuppe mit ansehen, wie sein Filius Niclas im Semifinale scheiterte, auch Timo Scheider hatte keine Chance auf den Einzug ins Finale, als er sich in der zweiten Runde im Halbfinale einen Plattfuß einfing. Unbedrängt raste Kristoffersson im Finale auf und davon, auf nasser Piste war er genauso stark wie im Trockenen. Sein Fazit fiel knapp aus: „Keine Fehler, kein Plattfuß, gute Starts.“ Seine Kontrahenten packte bei der Pressekonferenz das Grausen, als er meinte, das Auto hätte noch mehr Potenzial. Er kann eben übers Wasser gehen, wie es scheint.

Vier Rennen, vier Sieger

Bei den Supercars der Europameisterschaft (Euro RX1) ging es abwechslungsreicher zu, mit Patrick O’Donovan (Peugeot) gab es den vierten Sieger im vierten Rennen. Das Finale bei den Verbrennern war so kurzweilig und spannend, dass bis zur letzten Runde nicht absehbar war, wer das Rennen gewinnen würde. ■

HALBFINALE 1

1.	Kristoffersson	Volkswagen RX1e
2.	T. Hansen	Peugeot 208 RX1e
3.	Chicherit	Lancia Delta Evo RX1e
4.	Grönholm	PWR RX1e
5.	Andersson	PWR RX1e

HALBFINALE 2

1.	K. Hansen	Peugeot 208 RX1e
2.	Veiby	Volkswagen RX1e
3.	Scheider	Seat Ibiza
4.	Loeb	Lancia Delta Evo RX1e
5.	Bergström	Volkswagen RX1e

FINALE

1.	Kristoffersson	Volkswagen RX1e
2.	T. Hansen	Peugeot 208 RX1e
3.	Veiby	Volkswagen RX1e
4.	K. Hansen	Peugeot 208 RX1e
5.	Scheider	Seat Ibiza
6.	Chicherit	Lancia Delta Evo RX1e

WM-STAND FAHRER

1.	Johan Kristoffersson	69 Punkte
2.	Niclas Grönholm	42
3.	Kevin Hansen	38
4.	Ole Christian Veiby	35
5.	Timmy Hansen	33
6.	Timo Scheider	31

WM-STAND TEAMS

1.	Kristoffersson Motorsport	104 Punkte
2.	Construction Equipment	72
3.	Hansen World RX Team	71
4.	Special One Racing	56

RED BULL

Kristofferson-Gegner auf Abwegen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Er kam, sah und siegte: Shane van Gisbergen gewann beim Cup-Debüt die Chicago-Premiere

MOTORSPORT IMAGES

Debüt-Triumph

Bei seinem allerersten Rennen im NASCAR Cup hat Shane van Gisbergen (Chevrolet) gleich den Sieg geholt. Auch sonst sorgte die Premiere auf dem Chicago-Stadtkurs für viel Gesprächsstoff.

Von: **Michael Bräutigam**

Das hat es seit über 60 Jahren nicht mehr gegeben: Im Februar 1963 war es der noch junge Johnny Rutherford, später dreifacher Indy-500-Sieger und IndyCar-Meister, der bei seinem allerersten Auftritt in der höchsten US-Stockcar-Liga zum Sieg fahren konnte. 2011 gewann Trevor Bayne immerhin bei seinem erst zweiten Cup-Start das Daytona 500.

Und nun also Shane van Gisbergen. Der amtierende Meister der australischen Supercars-Serie hat sein Talent schon oft bewiesen, vor allem in seiner Stamm-Serie. Er hat aber auch schon Titel im Formel- und GT-Auto geholt. In Europa ist er vor allem wegen seines Titels in der damaligen Blancpain Endurance Series im Jahr 2016 bekannt.

Auch der Triumph bei seinem Cup-Debüt war kein Zufallstreffer. Bereits im Qualifying fuhr er im dritten Trackhouse-Camaro auf P3, sowohl im ersten als auch zweiten Segment hielt er sich mit P3 und P4 im Vorderfeld auf. Kurz nach Ende der zweiten Stage verkündete NASCAR, dass die Renndistanz von 100 auf 75 Runden verkürzt wird. Die nasse Strecke und viele Zwischenfälle sorgten für Verzögerungen, sodass man Gefahr lief, in die Dunkelheit hineinzufahren.

Aufholjagd für den Kiwi

Blöd für Van Gisbergen: Er war – wie einige weitere Fahrer aus dem Spitzenfeld – kurz zuvor beim Boxenstopp gewesen und lag zu diesem Zeitpunkt nur noch auf P18. Doch weitere Zwischenfälle mischten das Feld durch. In Runde 49 gab es sogar einen ordentlichen Verkehrsstau. Kurz danach knallte Toyota-Pilot Christopher Bell, der mit zwei Stage-Siegen die erste Rennhälfte dominiert hatte, in die Reifenstapel. Dasselbe Schicksal ereilte acht Umläufe vor dem Ende auch Teamkollege Martin Truex Jr.

Van Gisbergen hatte sich zu diesem Zeitpunkt schon wieder bis auf P2 vorgearbeitet und griff gerade nach der Führung, da wurde die Gelbphase nach dem Truex-Ausrutscher just in dem Moment ausgerufen, als der Neuseeländer den stark aufgelegten Justin Haley niederrang.

Nach dem Restart aber fuhr er vorbei, und selbst eine späte Gelbphase sorgte nicht mehr für Stress: Van Gisbergen behielt die Führung und fuhr zum Sieg.

„Man träumt immer davon, aber ich hätte nie gedacht, dass ich beim ersten Rennen gewinnen kann“, sagte der Kiwi, der sich nun vorstellen kann, künftig in Vollzeit im Cup zu fahren. ■

NASCAR CUP SERIES

Chicago/Illinois (USA)
18. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Shane van Gisbergen (NZ)	Chevrolet
2.	Justin Haley (USA)	Chevrolet
3.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
4.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
5.	Kyle Busch (USA)	Chevrolet
6.	Austin Cindric (USA)	Ford
7.	Michael McDowell (USA)	Ford
8.	Joey Logano (USA)	Ford
9.	Ty Gibbs (USA)	Toyota
10.	Chris Buescher (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 18 von 36 Rennen

1.	Truex Jr. (Toyota)	591 Punkte
2.	Byron (Chevrolet)	582
3.	Chastain (Chevrolet)	573
4.	Bell (Toyota)	570
5.	Busch (Chevrolet)	560
6.	Hamlin (Toyota)	538
7.	Harvick (Ford)	523
8.	Larson (Chevrolet)	521
9.	Blaney (Ford)	506
10.	Logano (Ford)	491

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: CUSTER GEWINNT BLITZ-RENNEN

Cole Custer (Stewart-Haas/Ford) gab beim Rennen der zweiten Liga in Chicago den Ton an. Er führte die ersten 25 von geplanten 55 Runden an, ehe Blitzeinschläge im Umfeld der Strecke eine Rot-Unterbrechung nötig machten. Der Rest des Rennens wurde auf den Sonntag verschoben. Doch starke Regenfälle sorgten dafür, dass man die restlichen Runden nicht mehr vor dem Cup-Rennen geschafft hätte. Deshalb machte NASCAR von einer Ausnahmeregel Gebrauch, die besagt, dass man unter besonderen Umständen ein Rennen auch vor dem Erreichen der Halbzeit bzw. der zweiten Stage werten kann. So bekam Custer seinen zweiten Saisonsieg praktisch über Nacht zugesprochen.

PROJECT 91: WER SIND DIE NÄCHSTEN KANDIDATEN?

Nach dem Traum-Einstand von Shane van Gisbergen hat sich der Wert des sogenannten „Project 91“ von Trackhouse Racing stark erhöht. Weitere große Namen stehen auf der Liste der möglichen Kandidaten. 2022 gab schon Kimi Räikkönen sein Cup-Debüt in diesem Cockpit. Ein Name, der immer wieder fällt, ist Hélio Castroneves. Aber auch einige von Van Gisbergens Supercars-Mitstreitern bemühen sich um einen Drive.

FAMILIENTRAGÖDIE IM JOHNSON-UMFELD

Eigentlich war geplant gewesen, dass Jimmie Johnson erneut im dritten Auto des Legacy Motor Club in Chicago fährt. Doch eine Familientragödie sorgte dafür, dass der Rekordchampion nicht startete. Johnsons Schwiegereltern sowie deren elfjähriger Enkelsohn wurden am vergangenen Montag tot in ihrem Haus aufgefunden. Die Polizei geht aktuell davon aus, dass Johnsons Schwiegermutter zuerst die beiden anderen Opfer und dann sich selbst erschoss.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Hungaroring: Borkovic und der dahinter fahrende Urrutia kollidieren – mit Folgen

GEELY GROUP MOTORSPORT

TCR World Tour

Ein Präzendenzfall

Dass Tourenwagenrennen oft hartes Racing mit sich bringen, ist nichts Neues. Dennoch gibt es immer wieder Diskussionen. Bei der TCR World Tour steht eine Strafe gegen Santiago Urrutia im Fokus.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Uruguayer fühlte sich bei der dritten Saisonstation in Vallelunga ungerecht behandelt. Unfair, peinlich und unmöglich sei das Racing in der TCR World Tour. Der Appell an die Rennleitung samt Fahrer-Berater Pedro Lamy: Sprecht endlich mal Strafen für all die zu hart geführten Duelle aus.

Nur eine Woche später gab es die erste der geforderten Strafen – und ausgerechnet gegen Urrutia. Im Startgetümmel des zweiten Rennens am Hungaroring geriet der Lynk & Co-Fahrer mit Hyundai-Pilot Dusan Borkovic aneinander. Der von Pole gestartete Serbe drehte sich daraufhin weg und fiel weit zurück.

Urrutia durfte für die Kollision eine Durchfahrtsstrafe absitzen. „Damit bin ich überhaupt nicht einverstanden. Eine Woche vorher lag ich auf Platz 3, wurde rausgehauen, und das Auto war kaputt. Sie sagen, es war ein Rennunfall. Jetzt habe ich die gleiche Kollision und bin der Erste, der eine Strafe bekommt“, war der 26-Jährige not amused. „Wieso bewertet man nicht jeden Zwischenfall gleich? Wieso bin immer ich der Dumme?“

Tatsächlich war das Fahrerlager zwiegespalten. Auch wenn die Folgen schwer wogen: Eine solche, eigentlich kleine Kollision kann im Startgetümmel immer passieren. Andererseits gebe es nun einen Präzedenzfall, und vielleicht ist das Racing in Zukunft so etwas weniger ruppig.

Nur Borkovic, dessen Rennen ruiniert war, nahm den Zwischenfall persönlich und kündigte Rache an: „Ich kann auch ein oder zwei Jahre warten. Aber irgendwann fährt er vor mir, und dann schicke ich ihn mit 250 km/h in die Wand.“ Da stellt sich wiederum die Frage, warum solche Drohungen ungestraft bleiben.

Es bleibt nur zu hoffen, dass sich die Gemüter in der Sommerpause etwas abkühlen. Am 19./20. August geht es dann zu Urrutias Heimrennen in El Pinar. ■

ADAC Tourenwagen Junior Cup

Zweimal Pluschkell

Nach bislang vier Siegern in vier Rennen legte am Nürburgring Mattis Pluschkell ein nahezu perfektes Wochenende hin und gewann beide Rennen.

Am Samstag hatte sich der Fahrer von Georg Motorsport erstmals die Pole-Position gesichert, er fiel im Anfangsgerangel aber zunächst bis auf P6 zurück. Währenddessen setzten sich vorne Cedric Fuchs (Konrad Motorsport) und Leon Arndt (Dörr Motorsport) ab. Pluschkell startete auf abtrocknender Strecke eine Aufholjagd und war in der letzten Runde zur Stelle, als sich Arndt und Fuchs im Duell um P1 beharkten. Pluschkell zog vorbei und feierte seinen zweiten Saisonsieg.

Auch am Sonntag ging es eng zu: In Runde drei zog Pluschkell an Pole-Mann Mike Müller (Topcar Sport) vorbei und daraufhin souverän zu einem weiteren Triumph. P2 ging an Müller, P3 an Tim Melzer (Drive Solutions). Nach drei Siegen in sechs Rennen ist Pluschkell Halbzeitmeister. ■ MBR

TOURENWAGEN JUNIOR CUP

Enge Kämpfe in der Eifel: Hier fighten Arndt, Dacher und Pluschkell

Supercars Australien

Geht Van Gisbergen?

Nach seinem Sieg beim NASCAR-Debüt könnten die Supercars ihren aktuell größten Star verlieren.

Im Jubel des Sieges in Chicago ließ der Triple-Eight-Fahrer sich zu der Aussage hinreißen: „Ich fahre noch ein Jahr in Australien, und dann komme ich hierher.“ Steht der Abschied also bereits fest? Auf der anschließenden Pressekonferenz ruderte er etwas zurück. „Ich liebe die Supercars nach wie vor“, waren seine Worte an Down Under.

Dennoch wäre der Wechsel nicht überraschend. Erst im April unterschrieb Van Gisbergen einen neuen Zweijahresvertrag bis Ende 2025. Allerdings mit einer Ausstiegsklausel per Ende 2024, wenn er einen fixen Fahrerplatz in einer anderen Rennserie bekommt.

Van Gisbergen zeigte sich bisher gelinde gesagt nicht als großer Fan der neuen Gen3-Fahrzeuge bei den Supercars. Der letzte Supercars-Champion, der sich am NASCAR Cup versuchte, war Marcos Ambrose. Der holte bei 227 Starts zwei Siege in Watkins Glen, schaffte aber nie den Durchbruch. ■ MBR

MOTORSPORT IMAGES

Der letzte Supercars-Champion im Cup: Marcos Ambrose im Jahr 2014

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GOLD&GOOSE

GOLD&GOOSE

Stefan Bradl in Assen auf der LCR-Honda: Ein Wochenende langer Kampf zwischen Ehrgeiz und nicht stürzen

Stefan Bradl konnte sich als Test- und Reservefahrer ein umfangreiches Bild von der Situation bei Honda machen. Der 33-jährige Bayer erzählt, wie es sich derzeit bei den Japanern verhält.

Von: **Imre Paulovits**

Wie war Ihr Rennen in Assen?
Ich bin am Sonntag in ein Rennen gegangen, bei dem ich das Gefühl hatte, dass es nichts Gescheites wird. Es ist schwierig, nach drei verschiedenen Chassis in einer Woche dann schnell ein Gefühl aufzubauen. Das war für mich die größte Herausforderung. Am Ende muss ich sagen, habe ich so ein Rennen erwartet, wie ich es gefahren bin. Die Aussicht auf Punkte war nicht wirklich da, wenn ich ins Ziel fahre, dann ist es gut, hatte ich mir bei so wenig Vertrauen vor dem Rennen gedacht. Ich hatte dann aber einen guten Start gehabt, bei dem ich ordentlich Positionen gutgemacht habe, so hatte ich mir gedacht, ich probiere etwas aus. Aber das Gefühl kam nicht. Ich habe nie ein gutes Gefühl für das Vorderrad bekommen und für die Reifen. Da fährst du dann so rum, aber es geht nicht wirklich was. Als dann mehrere Fahrer gestürzt sind, hat mich die Position schon motiviert, ein paar Punkte mitzunehmen. Deshalb bin ich mit dem Rennen auch happy, aber unsere Gesamtsituation ist natürlich alles andere als zufriedenstellend.

Was war im Sprintrennen am Samstag passiert?
Lecuona hat sich in Turn 5 vorbeigedrückt, ich war dann in seinem Windschatten, von dort aus habe ich in Turn 6 einen Angriff versucht, konnte aber für Turn 7 nicht schnell genug umlegen. Ich bin in den Kies herausgetragen worden. Von dort bin ich in Turn 8 wieder auf die Strecke gekommen und habe dann nur noch das Rennen zu Ende gefahren. Es war mein Fehler, den Windschatten nicht richtig eingeschätzt zu haben, so bin ich schließlich Letzter geworden.

War das nicht sehr frustrierend?
Natürlich erwartet man am Ende mehr, man hofft auf mehr und man will mehr. Die Realität ist aber eine andere, und es ist schwierig, sie so zu nehmen, wie sie ist. Nach ein paar Stunden hat man

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Schneller zu fahren ist mit viel Risiko verbunden“

sich wieder beruhigt, aber zunächst ist es schwierig. Es war zunächst auch frustrierend, dass ich zunächst nicht die Motorrad-Konfiguration nehmen konnte, die ich wollte, aber nachdem ich sie bekommen habe, hat es auch keinen großen Zeitunterschied gebracht. Wir versuchen immer weiter, näher an die Spitze zu kommen, aber ernüchternderweise ist dies immer mit viel Risiko verbunden. Irgendwann fragt man sich, ob es wert ist, dieses Risiko einzugehen, weil es trotzdem nicht reicht. Aber es kann mich nicht kalt lassen, wenn ich 21. bin. Das wurmt mich, ich will mehr. Fahrerisch geht auch mehr, das merke ich. Aber wir stehen an. Das zu akzeptieren ist auf Dauer nicht so leicht. Es muss jetzt irgendwann auch mal besser werden.

Haben Sie am Sonntag, als Sie den Kalex-Rahmen das erste Mal an dem Wochenende eingesetzt haben, einen Unterschied zu dem Rahmen gemerkt, den LCR zuvor verwendet hat?
Ja, da war ein klarer Unterschied zu spüren. Aber es sind so viele verschiedene Faktoren, die man berücksichtigen muss. Deshalb war ich im Warm-up auch so langsam, weil ich kein Gefühl aufbauen konnte. Es ist so viel und so durcheinander, da ist es sehr schwierig, sich einzustellen, besonders mit den Erwartungen, die ich an mich selbst habe. Da beißt sich das ab und zu. Wenn ich einfach sagen würde, wir fahren das Rennen einfach so, dass wir ins Ziel rollen, wäre es einfach. Aber wir betreiben hier Rennsport auf höchstem Niveau, deshalb ist es immer schwierig, richtig zu kombinieren.

Was hat in Assen am meisten gefehlt?
Uns hat überall der Grip gefehlt. Mit dem weichen Reifen, den im Sprintrennen jeder benutzt hat, hatte ich nach acht Runden einen Drop. Wir hatten nicht genug Grip, um dann die Rundenzeiten einigermaßen zu halten. Zuvor hatte ich in FP3 einen Sturz, durch den habe ich auch einiges an Vertrauen verloren, und das Feedback mit den Reifen war schwierig. So war es schwierig, den Speed zu fahren, den wir eigentlich haben, und dabei nicht zu stürzen. Dadurch denkt man beim Fahren auch zu viel nach, und das ist kein positives Denken. Dies ist sehr schwierig zu akzeptieren. Dazu ändert sich das Gefühl mit den Reifen. Am Freitag hatte ich ein ganz brauchbares Gefühl mit dem mittleren Vorderreifen, das war am Samstag komplett weg, ohne dass wir irgendwas am Motorrad geändert hätten. Ich bin dann gestürzt und hatte kein Vertrauen mehr zu diesem Reifen. Wir sind dann wie alle anderen zu dem harten Vorderreifen gegangen, aber ich hatte von dem nicht das Feedback, das ich gebraucht hätte, um schnell zu sein. Dazu kommt der fehlende Grip von hinten, und das macht das Problem noch größer. Für den Sonntag habe ich dann das Kalex-Chassis bekommen, mit dem ich gerne das ganze Wochenende gefahren wäre. Aber das ist bei Weitem noch nicht genug, um unsere Probleme zu lösen.

„Das Motorrad benimmt sich etwas besser, wenn man jemandem hinterherfährt, und die Rundenzeit kommt leichter.“
Stefan Bradl

Gibt der Kalex-Rahmen ein sichereres Feedback?
Die Fahrweise verhält sich ein bisschen anders. Was mir ein bisschen entgegenkommt, ist das Gefühl zum Reifen, aber der Unterschied ist nicht die Welt. Aber es war zumindest gut, mal unter Rennbedingungen einen Vergleich bekommen zu haben.

Haben Sie in Assen etwas lernen können, als Sie anderen hinterhergefahren sind?
Anderen hinterhergefahren bin ich immer, wenn ich eine Rundenzeit brauchte. Da ist es schwierig, sich auf die Komponenten des Motorrads zu konzentrieren, da geht es mehr darum, die Augen zuzumachen, und dem Vordermann zu folgen. Das Motorrad benimmt sich etwas besser, wenn man jemandem hinterherfährt, und die Rundenzeit kommt leichter. Dagegen fühle ich mich ohne Vordermann verloren, und ich kann meine Rundenzeiten nicht von mir selbst aus verbessern. Man kämpft mit dem Motorrad und denkt, dass jetzt die Zeit kommt. Sie kommt aber nicht, und das Vertrauen ist auch nicht da.

Wie kann man Rennen fahren, wenn man ständig Angst hat, zu stürzen?
Es ist wirklich schwer, diese Pille zu schlucken. Aber es ist, wie es ist. Wir arbeiten weiter, das ist nun einmal unsere Situation. Wir versuchen, aus ihr herauszufinden. Natürlich brauchen wir Hilfe von Honda, um da herauszukommen, das ist ganz klar. Während wir stagnieren, sind die anderen schneller geworden. Und es kommt nichts, dass es einem leichter fällt. Wir investieren so viel harte Arbeit und so viel Aggressivität, und das Motorrad gibt einem nichts zurück.

Aber wie kann es sein, dass ein Hersteller wie Honda in solche Probleme gerät?
Ich glaube, das war ein Prozess, der schon 2019 oder 2020 losging, oder vielleicht schon früher. Wir haben uns vielleicht nie völlig verrannt, aber einen Schlenker gemacht, von dem wir nie zurückgefunden haben. Aber Ducati hat auch erst letztes Jahr den Titel geholt, davor 15 Jahre nichts. Manchmal verstehe ich diese Dynamik auch nicht.

Wie viele Tests sind für die Sommerpause geplant?
Das muss ich noch checken. Ursprünglich waren drei geplant, aber wenn ich in Silverstone wieder Álex Rins ersetzen und fahren muss, kann ich nicht wieder so ein Programm machen wie in der Woche vor Assen mit zwei Tagen bei der brutalen Hitze in Misano und dann schnell nach Holland. Wieder so ein Wochenende zu fahren, ist kontraproduktiv. Da müssen wir jetzt mit einem guten Plan vorangehen. Aber es sind definitiv ein paar Testtage geplant. Und dann schauen wir mal, wie es weitergeht.

Welche Baustellen sollen bei den Tests angegangen werden?
Ich habe keine Informationen. Die Tests sind erst in drei Wochen, und was die Ingenieure genau in Angriff nehmen, weiß ich noch nicht.

Alberto Puig soll der japanischen Zentrale eine Liste von europäischen Ingenieuren vorgelegt haben, deren Anstellung er für sinnvoll halten würde. Wäre das ein Weg aus der Krise?
Alberto Puig hat so viel Erfahrung in dem Geschäft. Er ist so lang dabei, er kennt die Japaner, er kennt die Europäer und er kennt die ganzen Arbeitsmethoden. Wenn er sagt, dass es der richtige Weg ist, würde ich ihm zu hundert Prozent zustimmen. ■

Stefan Bradl

Geburtstag: 29. 11.1989
Geburtsort: Augsburg (D)
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE
2005: 125 ccm, KTM (35.)
2006: 125 ccm, KTM (26.)
2007: 125 ccm, Aprilia (18.)
2008: 125 ccm, Aprilia (4.)
2009: 125 ccm, Aprilia (10.)
2010: Moto2, Suter (9.)
2011: Moto2, Kalex (1.)
2012: MotoGP, Honda (8.)
2013: MotoGP, Honda (7.)
2014: MotoGP, Honda (9.)
2015: MotoGP, Aprilia (18.)
2016: MotoGP, Aprilia (16.)
2017: SBK, Honda (14.)
2018: MotoGP, Honda (24.)
2019: MotoGP, Honda (21.)
2020: MotoGP, Honda (19.)
2021: MotoGP, Honda (22.)
2022: MotoGP, Honda (26.)
2023: MotoGP, Honda (zzt. 27.)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Das MotoGP-Bild 2023: Vorn tummeln sich nur Fahrer von europäischen Motorrädern

MOTOGP

Konzession für Japaner?

Weil Honda und Yamaha gegen Ducati, KTM und Aprilia hoffnungslos ins Hintertreffen geraten sind, spricht Dorna-Sportchef Carlos Ezpeleta erstmals offen über die Neuregelung der Konzessionen. Aber nicht alle sind dafür.

Von: **Imre Paulovits**

Fast ein halbes Jahrhundert haben die japanischen Hersteller die Königsklasse der Motorrad-WM dominiert, nun sind sie unter die Räder der Europäer geraten. Die ersten acht Plätze in der aktuellen WM-Wertung werden von Ducati-, KTM- und Aprilia-Fahrern belegt, Ex-Weltmeister Fabio Quartararo hat als Neunter weniger als ein Drittel der Punkte von seinem einstigen Titelgegner Francesco Bagnaia sammeln können und verletzte sich dabei auch noch. Der beste Honda-Pilot ist Álex Rins als 14. Auch er ist verletzt, und es ist nicht sicher, wann er in der zweiten Saisonhälfte wieder fahren kann. Hondas bisheriger Erfolgsgarant Marc Márquez und Ex-Weltmeister Joan Mir sind ebenfalls verletzt. Dass dringend etwas geschehen muss, damit die MotoGP nicht ihr weltweites Interesse verliert, ist allen klar. Doch was?

In einem Interview, das Dorna Sporting Director Carlos Ezpeleta Catalunya Radio gegeben hat, sprach er erstmals von Hilfsmaßnahmen für die Japaner. Nach der Konzessionsregel kann Honda nach dem Sieg von Álex Rins in Austin frühestens 2025 Konzessionen bekommen, was in der aktuellen Situation wie eine Ewigkeit erscheint. „Wir arbeiten daran, Honda, aber auch Yamaha dabei zu helfen, ihre Konkurrenzfähigkeit schneller wiederzuerlangen“, so Ezpeleta. „Honda und Yamaha waren sehr entgegenkommend, als wir die früheren Konzessionsregeln aufgestellt haben. Diese haben Ducati wieder konkurrenzfähig gemacht, den Prozess bei Suzuki beschleunigt und dazu beigetragen, dass KTM und Aprilia eingestiegen sind. Die anderen Hersteller werden auch verstehen, dass es die offizielle Position der Dorna ist, dass das Konzessionssystem überarbeitet werden muss.“

Keine Freude

Bei Ducati hat das Interview für einige Verstimmungen gesorgt. Paolo Ciabatti missfiel weniger der Inhalt als der Zeitpunkt. „Wir hatten am Donnerstag in Assen eine Sitzung der Grand-Prix-Kommission. Dort war keine Rede von eventuellen Konzessionsänderungen. Mir sind bislang auch keine Vorschläge in diese Richtung bekannt. Die Dorna hat zuerst mit Journalisten gesprochen, nicht mit den Herstellern. Wir sind offen, um neue Ideen abzuwiegen, aber diese sollten nicht auf einer persönlichen Basis stehen und die bestrafen, die gut gearbeitet haben. Die Konzessionen müssen in Zukunft allen Herstellern zugutekommen, die in eine solche Situation geraten. Derzeit sind die beiden japanischen Hersteller im Rückstand. Es ist im Interesse der Meisterschaft, dass alle Hersteller konkurrenzfähig sind. Aber es sollten nicht die bestraft werden, die gut gearbeitet haben. Die Werte der Leistungsgesellschaft sollten in der MotoGP erhalten bleiben.“

In das gleiche Horn bläst auch Ducati-Corse-Direktor Gigi Dall’Igna. „Es hat uns sehr viele Jahre harter Arbeit und vieler Entbehrungen für jeden im Werk gekostet, hierhin zu kommen, und sie müssen Anerkennung genießen. Wir wollen all dies in den nächsten Jahren nicht durch Konzessionen verlieren, die andere zu sehr bevorzugen. Es ist richtig, Teams in einer Krise zu helfen. Aber das muss fair geschehen.“

Dass etwas geschehen muss, ist aber allen klar. Hondas damaliger MotoGP-Chef Shuhei Nakamoto hat dabei einen großen Beitrag geleistet, dass die Konzessionsregeln erstellt werden konnten. Hoffentlich vergisst man dies nicht. ■

MOTORSPORT IMAGES

Gefährlich: Marc Márquez (#93) und Fabio Quartararo (#20) müssen riskant fahren

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MotoGP

Wer fährt 2024 wo?

Die meisten Plätze der MotoGP sind für 2024 bereits besetzt. Doch es ist noch lange nicht alles klar, in der Sommerpause könnte sich einiges tun.

Von: **Imre Paulovits**

Bislang haben von den Werksfahrern Francesco Bagnaia bei Ducati, Fabio Quartararo bei Yamaha, Aleix Espargaró und Maverick Viñales bei Aprilia sowie Brad Binder und Jack Miller bei KTM ihre Verträge für 2024 fix. Auch Marc Márquez und Joan Mir haben einen Vertrag für 2024 mit dem Honda-Werksteam, aber bei der aktuellen Situation dort rumort es. Carlos Ezpeleta hatte bei seinem letzten öffentlichen Auftritt noch einmal getont, dass es 2024 bei 22 Fahrern in der MotoGP bleibt.

Enea Bastianini, der bislang verletzt war, hat einen Vertrag mit Ducati auch für 2024 – allerdings nicht für das Werksteam. Marco Bezzecchi äußerte sich zuletzt so, dass er lieber bei VR46 eine Werksmaschine fahren würde. Jorge Martín machte hingegen klar, dass er nicht von Ducati weg will, und bei Gresini wackelt der Platz von Fabio di Giannantonio, weil Tony Arbolinos Manager Carlo Pernat seinen Schützling dort unterbringen will. Johann Zarco hat keinen Vertrag für 2024. Bei Yamaha sieht es nach all dem Hin und Her so aus, dass man weiter an Franco Morbidelli festhalten will. Bei Honda haben Marc Márquez, Joan Mir und auch Álex Rins Verträge bis Ende 2024, aber bei der aktuellen Situation wäre ein Erdbeben nicht ausgeschlossen. Auch bei KTM/GasGas ergibt sich eine unangenehme Situation, aber der anderen Art: Pedro Acosta hat klargemacht, dass er in die MotoGP will. ■

GOLD&GOOSE

MotoGP-Feld 2023: Für nächstes Jahr könnte sich noch einiges ändern

Moto2/Moto3

Pirelli neuer Ausrüster

Bislang war es nur ein Gerücht, dass Pirelli der neue Reifenausrüster der beiden kleineren Grand-Prix-Klassen wird. Letzte Woche brachten die Italiener mit der Dorna den Deal unter Dach und Fach.

Von: **Imre Paulovits**

Pirelli war der erste Hersteller, der in der Superbike-WM Alleinausrüster einer Motorrad-Weltmeisterschaft wurde. Nachdem sich Dunlop mit Ende dieser Saison aus der Moto2 und Moto3 zurückzieht, haben die Italiener nun auch für diese beiden Klassen den Zuschlag erhalten. Obendrein werden sie auch die JuniorGP, den MotoGP Rookies Cup, den Asia Talent Cup sowie den Northern Talent Cup, den European Talent Cup und die MiniGP mit Reifen versorgen.

Dabei müssen die Italiener sehen, wie sie ihr bisheriges Konzept des Diablo-Slicks, der auf seriennahe Motorräder ausgelegt war und bei dem viel Wert auf die Eignung für Hobby-Rennfahrer gelegt wurde, auf die Prototypenklassen anpassen. Aldo Nicotera, Senior Vice President von Pirelli, freut sich über den Deal: „Wir sind sehr stolz, dass die Dorna uns gewählt hat. Wir werden auch in Zukunft auf Technologien setzen, die für alle Motorradfahrer erhältlich sind." ■

MOTOGP

Pirelli-Rennleiter Giorgio Barbier (l.) und Carlos Ezpeleta: Großeinstieg der Italiener

NACHRICHTEN

MOTOGP

Bereits vor einiger Zeit wurde bekannt gegeben, dass in diesem Jahr viele MotoGP-Werkspiloten beim Goodwood Festival of Speed vom 13. bis 16. Juli ihr Stelldichein geben werden. Am Wochenende bestätigten mehrere Teams noch einmal ihre Teilnahme. Dabei wird Pol Espargaró, der seit seinem furchtbaren Sturz beim WM-Auftakt in Portimão wegen mehrerer gebrochener Rückenwirbel außer Gefecht gesetzt ist, mit seiner Teilnahme das erste Wiedersehen mit seiner GasGas feiern.

MOTOGP

Álex Rins, der sich am 10. Juni in Mugello das rechte Schienbein- und Wadenbein gebrochen hatte, hat seither eine schwere Zeit verbracht. Nachdem die Knochen noch in Florenz fixiert wurden, unterzog sich der Spanier einer weiteren Operation im Hospital Ruber International in Madrid. Allerdings zog sich die Heilung weiter hin, doch nun ist der LCR-Honda-Pilot daheim und bei der Reha. So sehr er sich auch gefreut hat, wieder daheim zu sein – ob er in Silverstone in einem Monat wieder fahren kann, steht noch lange nicht fest.

MOTORRAD-WM

Lange Zeit wurde im Fahrerlager gemunkelt, dass der Indien-Grand-Prix am 24. September nicht stattfinden wird, und man konnte auch noch keine Karten bestellen. Dies ist mittlerweile angelaufen, doch es bleiben weiter Fragezeichen. Der Buddh International Circuit wurde ursprünglich für die Formel 1 gebaut und hatte noch nie eine Homologation für die Motorrad-WM. Seit 2013 wurden dort auch keine internationalen Rennen mehr gefahren, und bei der Inspektion vor einer Woche wurden noch eine Menge Arbeiten für die Sicherheit gefordert, unter anderem muss in zwei Kurven der Auslauf erheblich erweitert werden. Dies muss nun in kürzester Zeit erledigt werden.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Toprak Razgatlioglu (#54) konnte Álvaro Bautista (#1) im Superpole-Rennen schlagen, über die Distanz nicht

WORLDSBK

Der letzte Widerstand

Nach elf Siegen in Folge ging die Sieges-Serie von Álvaro Bautista zu Ende. Doch der Weltmeister gewann beide Rennen über die Distanz, und Ducati konnte erstmals seit 2011 in Donington wieder gewinnen.

Von: **Imre Paulovits**

Jeder war in Kampflaune. Jonathan Rea, weil er in Donington bis heute als eine seiner besten Strecken ansieht. Toprak Razgatlioglu, weil er im Vorjahr drei Siege einfahren und so den Vorsprung von Álvaro Bautista in der WM erheblich reduzieren konnte. Und Bautista und sein Ducati-Team, weil sie auf der neu asphaltierten Strecke die Chance sahen, durch Bautistas reifenschonenden Fahrstil der seit zwölf Jahren andauernden Sieglosigkeit von Ducati in Donington ein Ende zu bereiten. Doch vor all dem stand zunächst das britische Wetter. Als es am Freitag losging, strichen immer wieder kurze Regenschauer über die sanften Hügel um Donington, es war nie völlig nass oder ganz trocken, so wurden die Abstimmungsarbeit und die Reifenfrage bei dem neuen Belag erheblich erschwert.

Als es am Samstag im Qualifying schließlich fast ganz trocken war, brannte Jonathan Rea mit 1.26,041 eine neue Rekordrunde in den Asphalt, vier Hundertstelsekunden schneller als sein eigener bisheriger Rekord aus dem Vorjahr. Es war aber klar, dass es noch schneller gehen würde. Die Stimmung bei dem in letzter Zeit arg gebeutelten sechsfachen Weltmeister klarte nach seiner ersten Pole-Position in diesem Jahr deutlich auf. Er entriss Bautista gleich in der ersten Runde die Führung und machte die Pace.

Auch Toprak Razgatlioglu konnte am aktuellen Weltmeister vorbeigehen, und man sah erstmals wieder den Dreikampf an der Spitze, der letztes Jahr regelmäßig so begeistert hatte. Doch schließlich hatte wieder Bautista die meisten Reifenreserven. Er fuhr seinen elften Sieg in Folge ein und beendete damit die seit dem Sieg von Carlos Checa im zweiten Rennen von 2011 andauernde Donington-Flaute von Ducati. Rea musste sich zum Schluss noch gegen Danilo Petrucci wehren, konnte sich aber schließlich sein 250. Superbike-WM-Podest sichern.

In der Superpole ging der Dreikampf der Weltmeister weiter, und auch diesmal machte zunächst Rea die Pace und führte bis zur vorletzten Runde. Doch dann schnappte ihn Spätbremser Razgatlioglu vor der Melbourne Hairpin, und in der letzten Runde robbte sich Bautista, der mit 1.25.895 einen neuen absoluten Rundenrekord für Donington gesetzt hatte, heran und verwies Rea auf den dritten Platz. Doch an Razgatlioglu kam er nicht mehr heran. Im zweiten Rennen war das Trio der Titanen nur eine kurze Zeit zusammen. Rea geriet diesmal auch Danilo Petrucci und zum Schluss noch Scott Redding in die Fänge. Petrucci feierte seinen Podestplatz wie einen Sieg. Könnte er in der zweiten Saisonhälfte zum Gegner von Bautista aufsteigen? ■

WORLDSBK

Jonathan Rea: Alle drei Rennen angeführt, aber schließlich unbelohnt geblieben

WORLDSBK

Danilo Petrucci: Erstmals in der Superbike-WM auf das Podest gefahren

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Supersport-WM

Schrötter patzt total

Ein missglückter Angriff in der letzten Kurve im ersten Rennen und ein Sturz im zweiten setzten Marcel Schrötters Titel-Hoffnungen wohl ein Ende. Nicolò Bulega gewann zweimal.

Von: **Imre Paulovits**

Dass es für Marcel Schrötter in Donington nicht leicht sein würde, wusste der 30-jährige MV-Agusta-Pilot schon vor dem Wochenende, denn neben Imola und Most, die nun im Kalender folgen, gehört sie zu den Strecken, auf denen er noch nie gefahren ist. Doch trotz des wechselhaften Wetters war er im ersten Rennen bereits so weit, dass er vom neunten Startplatz aus bereits als Fünfter auf die letzte Kurve zufuhr. Weil er mit einem Angriff von Valentin Debise gerechnet hatte, bremste er extrem spät und wurde hinausgetragen. Dabei nahm er Debise mit und statt auf P5 und P6 beendeten die beiden Streithähne das Rennen auf den Plätzen 8 und 10. Die Zielkurve wurde Schrötter im zweiten Rennen noch mehr zum Verhängnis. Er war bereits ab der fünften Runde auf dem fünften Platz, als er fünf Runden vor Schluss dort übel abflog und damit seinen dritten WM-Rang einbüßte. „Ich wollte die Lücke vor mir schließen, weil ich wusste, dass ich in den letzten drei Runden noch etwas zulegen kann. Dabei ist mir dieser Highsider passiert", ärgerte er sich.

Nicolò Bulega lieferte einen weiteren Doppelsieg ab. Da Stefano Manzi einen Ausritt hatte, der ihn zunächst bis auf den zehnten Platz zurückfallen ließ, gab es mit Bulega, Jari Montella und Federico Caricasulo erstmals ein reines Ducati-Podium. ■

WORLDSBK

Marcel Schrötters Schicksalskurve Goddards: Einmal verbremst, einmal gestürzt

Superbike-WM

Redding rettet den Tag

Das Wochenende in Donington war für BMW eine Achterbahnfahrt der Gefühle, doch schließlich fuhr Scott Redding am Sonntag fast auf das Podest.

Von: **Imre Paulovits**

Zunächst war es Tom Sykes, der bei BMW aufhorchen ließ. Der 37-Jährige, der Michael van der Mark vertritt und wegen seiner Erfolge in der Vergangenheit als „König von Donington" bezeichnet wurde, war in der Superpole auf dem besten Weg zu einer Bestzeit und einem Rundenrekord, als in der Zielkurve Michael Ruben Rinaldi stürzte und dort die gelbe Flagge draußen war. Auch so war Sykes auf dem achten Startplatz die beste BMW, und im ersten Rennen hielt er sich bis zur letzten Runde auf diesem Rang, bevor ihn ausgerechnet sein Teamkollege Scott Redding, der sich an diesem Wochenende zunächst schwergetan hatte, überholte.

Im Superpole-Race war Garrett Gerloff als Siebter die beste BMW, doch Redding konnte als Neunter seinen Startplatz verbessern. Von dort fuhr er im zweiten Rennen bis auf P4 vor. „Ich hatte Petrucci vor mir, und er war etwas schneller", erklärte Redding. „Aber ich konnte Locatelli und die Kawasakis überholen. Es wäre schön gewesen, auf dem Podium zu stehen, aber nach so einer schwierigen Saison ist so ein Rennen großartig." ■

BMW

Scott Redding: Im zweiten Rennen am Sonntag regelrecht Flügel bekommen

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

So gut das Wochenende für Tom Sykes begonnen hatte, so übel endete es für den Weltmeister von 2013. Im zweiten Rennen stürzte er in der ersten Runde am Ausgang von Coppice mit einem fürchterlichen Highsider. Er konnte von Glück reden, dass er dabei nicht von Philipp Öttl überrollt wurde. Aber Michael Ruben Rinaldi und Loris Baz kamen ebenfalls zu Fall. Sykes brach sich zwischen den Motorrädern zehn Rippen, drei davon mehrfach sowie den linken Knöchel, und seine Lunge wurde in Mitleidenschaft gezogen. Rinaldi erlitt eine Gehirnerschütterung und verlor kurz das Bewusstsein. Weil sich auch Baz den Kopf anschlug, verzichtete der Bonovo-Action-Pilot auf den Restart des auf 22 Runden verkürzten Rennens.

SUPERBIKE-WM

Michael van der Mark kam zu Besuch nach Donington. Der verletzte BMW-Werksfahrer will in der nächsten Woche versuchen, nach seinem Oberschenkelbruch von Assen wieder Motorrad zu fahren. Wenn es gut läuft, könnte er in zwei Wochen in Imola wieder fahren. Der Niederländer will aber nur antreten, wenn er ausreichend fit ist. Über seine Zukunft macht er sich nach eigenen Angaben keine Sorgen. Aber auf den zweiten Platz neben Toprak Razgatlioglu hofft auch Scott Redding, der im zweiten Rennen in Donington erstmals wieder aufhorchen ließ.

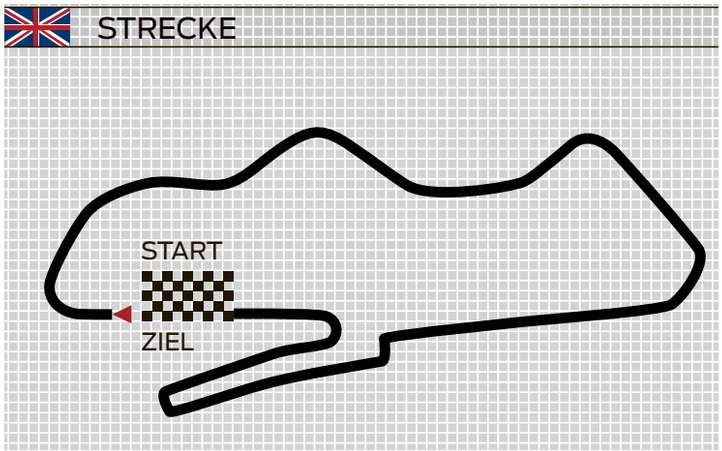
SUPERBIKE-WM/MOTOGP

Seit Álvaro Bautista bei seinem für den WM-Titel versprochenen MotoGP-Test in Misano bei wenig Grip richtig konkurrenzfähige Zeiten fuhr, nehmen die Gerüchte über einen möglichen Wildcard-Einsatz kein Ende, obwohl sowohl er als auch Ducati-Corse-Direktor Gigi Dall'Igna dies dementieren. Oder wird es vielleicht ein Vertretungsjob wie bei Troy Bayliss in Valencia 2006?

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

DONINGTON PARK (GB) 4,023 KM



SUPERPOLE

1.	Rea	1.26,041
2.	Bautista	1.26,109
3.	Petrucci	1.26,205
4.	Razgatlioglu	1.26,410
5.	Lowes	1.26,422
6.	Aegerter	1.26,502
7.	Locatelli	1.26,510
8.	Sykes	1.26,524
9.	Rinaldi	1.26,564
10.	Gerloff	1.26,648
11.	Öttl	1.26,729
12.	Redding	1.26,742
13.	Lecuona	1.27,190
14.	Bassani	1.27,258
15.	Baz	1.27,305
16.	Ray	1.27,500
17.	Vierge	1.27,579
18.	Gardner	1.27,608
19.	Rabat	1.28,096
20.	Syahrin	1.28,444

WM-STAND FAHRER

1.	Bautista	357 Punkte
2.	Razgatlioglu	264
3.	Locatelli	175
4.	Rea	163
5.	Bassani	146
6.	Rinaldi	102
7.	Lowes	99
8.	Petrucci	98
9.	Aegerter	97
15.	Öttl	52

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	362 Punkte
2.	Yamaha	280
3.	Kawasaki	184
4.	Honda	113
5.	BMW	100

ERGEBNIS 1. RENNEN

Donington (GB) – 1. Juli 2023 16. WM-Lauf; 92,529 km über 23 Rdn. à 4,023 km; 24 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 21 Grad, Asphalt: 27 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	23	33.28,763 min	1.26,550	25
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	23	+3,718 s	1.26,639	20
3.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	+6,115 s	1.26,801	16
4.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	23	+7,855 s	1.27,036	13
5.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	23	+10,738 s	1.27,209	11
6.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	23	+11,143 s	1.27,009	10
7.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	23	+12,025 s	1.27,072	9
8.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	23	+12,638 s	1.27,367	8
9.	Tom Sykes (GB)	BMW M 1000 RR	23	+12,754 s	1.27,294	7
10.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	23	+25,944 s	1.27,700	6
11.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	23	+26,050 s	1.27,650	5
12.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	23	+30,859 s	1.27,288	4
13.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	23	+31,558 s	1.27,827	3
14.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF-R1	23	+52,605 s	1.28,367	2
15.	Isaac Viñales (E)	Kawasaki ZX-10RR	23	+56,037 s	1.28,367	1

ERGEBNIS 2. RENNEN

Donington (GB) – 2. Juli 2023 18. WM-Lauf; 88,506 km über 22 Rdn. à 4,023 km; 21 Fahrer gestartet, 19 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 18 Grad, Asphalt: 25 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	22	31.51,175 min	1.26,089	25
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	22	+2,650 s	1.26,262	20
3.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	22	+7,936 s	1.26,262	16
4.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	22	+9,198 s	1.26,262	13
5.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	+9,506 s	1.26,486	11
6.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	+9,960 s	1.26,486	10
7.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	22	+10,292 s	1.26,777	9
8.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	22	+10,537 s	1.26,718	8
9.	Garrett Gerloff (USA)	BMW M 1000 RR	22	+11,036 s	1.26,720	7
10.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	22	+14,317 s	1.26,963	6
11.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	22	+17,697 s	1.26,988	5
12.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	22	+23,762 s	1.26,988	4
13.	Bradley Ray (GB)	Yamaha YZF-R1	22	+24,052 s	1.27,375	3
14.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	22	+24,543 s	1.27,295	2
15.	Hafizh Syahrin (MAL)	Honda CBR 1000 RR-R	22	+48,163 s	1.28,374	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Donington (GB) – 2. Juli 2023 17. WM-Lauf; 40,230 km über 10 Rdn. à 4,023 km; 24 Fahrer gestartet, 24 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 18 Grad, Asphalt: 24 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	14.26,442 min
2.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	+0,315 s
3.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+0,537 s
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	+4,247 s
5.	Danilo Petrucci (I)	Ducati Panigale V4 R	+5,018 s
6.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+5,330 s
7.	Garrett Gerloff (USA)	BMW M 1000 RR	+5,629 s
8.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	+6,884 s
9.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	+9,047 s
10.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	+11,167 s
11.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF-R1	+12,125 s
12.	Bradley Ray (GB)	Yamaha YZF-R1	+13,346 s
13.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+14,295 s
14.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+14,295 s
15.	Remy Gardner (AUS)	Yamaha YZF-R1	+17,793 s

SUPERSPORT-WM 1. RENNEN

Donington (GB) – 1. Juli 2023 11. WM-Lauf; 76,437 km über 19 Rdn. à 4,023 km; 30 Fahrer gestartet, 24 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 22 Grad, Asphalt: 29 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Nicolò Bulega (I)	Ducati Panigale V2	28.33,399 min
2.	Stefano Manzi (I)	Yamaha YZF R6	+1,231 s
3.	Yari Montella (I)	Ducati Panigale V2	+6,615 s
4.	Federico Caricasulo (I)	Ducati Panigale V2	+10,903 s
5.	Gleen Van Straalen (NL)	Yamaha YZF R6	+17,833 s
6.	Andy Huertas (F)	Kawasaki ZX-6R	+18,816 s
7.	Raffaele de Rosa (I)	Ducati Panigale V2	+19,570 s
8.	Marcel Schrötter (D)	MV Agusta F3 800 RR	+19,986 s
9.	Tom Booth-Amos (GB)	Kawasaki ZX-6R	+20,089 s
23.	Maximilian Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+1.23,864 min

SUPERSPORT-WM 2. RENNEN

Donington (GB) – 2. Juli 2023 12. WM-Lauf; 76,437 km über 19 Rdn. à 4,023 km; 30 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 19 Grad, Asphalt: 26 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Nicolò Bulega (I)	Ducati Panigale V2	28.31,049 min
2.	Yari Montella (I)	Ducati Panigale V2	+2,119 s
3.	Federico Caricasulo (I)	Ducati Panigale V2	+3,629 s
4.	Andy Huertas (F)	Kawasaki ZX-6R	+7,880 s
5.	Stefano Manzi (I)	Yamaha YZF R6	+11,657 s
6.	Tom Booth-Amos (GB)	Kawasaki ZX-6R	+12,721 s
7.	Valentin Debise (F)	Yamaha YZF R6	+13,339 s
8.	Bahattin Sofuoglu (TR)	MV Agusta F3 800 RR	+13,339 s
9.	Raffaele de Rosa (I)	Ducati Panigale V2	+15,321 s
22.	Maximilian Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+52,898 s

WM-STAND FAHRER

1.	Bulega	247 Punkte
2.	Manzi	192
3.	Caricasulo	156
4.	Schrötter	156
5.	Tuuli	93
6.	Van Straalen	89
7.	Sofuoglu	84

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	275 Punkte
2.	Yamaha	211
3.	MV Agusta	169
4.	Kawasaki	135
5.	Triumph	93
6.	Honda	17

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Superbike-WM

Keine Zeit für Setup

Wenn Dominique Aegerter mit dem sechsten Startplatz seinen Speed auch in Donington unter Beweis stellte, konnte er bei den Rennen den Speed nicht bis zum Schluss halten.

Von: **Imre Paulovits**

Obwohl er zuvor nur ganz wenig an seiner Trockenabstimmung arbeiten konnte, wuchs Dominique Aegerter in der Superpole wieder über sich hinaus und knallte die sechstbeste Zeit in den Asphalt. Doch damit war der gute Teil des Wochenendes auch schon gelaufen. Im ersten Rennen hielt sich der Schweizer lange auf dem achten Platz, doch dann ließ der Grip seiner Reifen nach, und als in der letzten Runde Philipp Öttls Motor vor ihm platzte, kam Aegerter von der Strecke ab und verlor zwei weitere Plätze. „Das hat mich so irritiert, dass ich in einer Kurve zwei Meter zu spät gebremst habe und Angst hatte, den Eingang der Kurve zu verpassen. Deshalb bin ich ins Kiesbett gedonnert."

Am Sonntag wurde Aegerter sowohl im Sprintrennen als auch im zweiten Rennen über die volle Distanz Elfter. „Es war enttäuschend", so Aegerter. Wir haben im Warm-up etwas anderes ausprobiert und danach den weicheren Reifen verwendet. Aber im Sprintrennen habe ich schnell gemerkt, dass ich mich nicht ganz so wohlfühle und deshalb nicht so pushen konnte, wie ich es gerne getan hätte. So mussten wir für das zweite Rennen in die Trickkiste greifen. Dort haben wir dann herausgefunden, wo wir den Hebel hätten ansetzen können. Hoffentlich läuft es in Imola wieder besser." ■

YAMAHA

Dominique Aegerter (#77): Falsche Richtung bei der Abstimmung

Superbike-WM

Richtig Potenzial

Als es in Donington am ersten Tag unbeständig war, fuhr Philipp Öttl ständig bei den Allerschnellsten mit. Am Sonntag wurde er zweimal Zehnter.

Von: **Imre Paulovits**

Das unbeständige Wetter am Freitag in Donington zeigte all die Erfahrung von Philipp Öttl und seiner Go-Eleven-Truppe auf: Lediglich die beiden Weltmeister Jonathan Rea und Toprak Razgatlioglu waren schneller, mit nur 0,1 Sekunden Rückstand war Öttl Drittschnellster! Doch im Qualifying unterlief ihm in seiner schnellsten Runde ein Fehler, und er musste vom 11. Startplatz aus ins Rennen gehen. Er lag in der letzten Runde auf dem neunten Platz, als sein Motor zwei Kurven vor Schluss einging. Im Sprintrennen und im zweiten Rennen am Sonntag wurde Öttl jeweils Zehnter. „Aber immerhin konnten wir den Aufwärtstrend seit Misano bestätigen", so Öttl. „Wir waren bei allen Rennen nur wenige Sekunden hinter einem Podestplatz im Ziel. Das Niveau ist dieses Jahr unglaublich hoch. Trotz starker Rundenzeiten und geringer Abstände ist es nicht einfach, unter den besten zehn zu sein. In zwei Wochen geht es in Imola weiter. Eine neue Strecke für mich, doch ich werde mich bestmöglich vorbereiten." ■

TEAMGOELEVEN

Philipp Öttl (#5) vor Dominique Aegerter (#77) und Scott Redding (#45)

NACHRICHTEN

STRASSENSPORT

Am vergangenen Wochenende übernahm Markus Reiterberger mit einem Sieg und einem zweiten Platz im japanischen Sugo die Führung im Gesamtklassement der Superbikes der Asia Road Racing Championship. Der vierfache IDM-Superbike-Champ führt nun die Meisterschaft mit 118 Punkten vor den Honda-Piloten Haruki Noguchi (91) und Mohamad Zaqhwan (84) an. Der 29-Jährige wird heuer möglicherweise noch einmal in der IDM fahren. „Wir haben schon über einen Einsatz auf dem Schleizer Dreieck nachgedacht", so Teamchef Werner Daemen, „aber das wird zu knapp werden. Vielleicht passiert es in Hockenheim."

ENDURANCE-WM

Nach 2017 wird Marcel Schrötter zum zweiten Mal an den 8 Stunden von Suzuka teilnehmen. Wie damals wird der 30-jährige Bayer mit dem S-Pulse Dream Racing auf einer Suzuki GSX-R 1000 antreten. Seine Teamkollegen am ersten August-Wochenende werden der Australier Joshua Waters und der Japaner Cocoro Atsumi sein. Das japanische Team belegte im vergangenen Jahr den vierten Platz bei dem Klassiker. Bereits am Montag flog Schrötter zum offiziellen Test nach Japan.

ROADRACING

Bei der IRRC-Runde im finnischen Imatra gewann Lokalmatador Erno Kostamo für das deutsche Penz13-Team das Open-Superbike-Rennen. Zweiter wurde David Datzer vor Peter Hickman. Auch die beiden IRRC-Superbike-Läufe und das King of Imatra entschied Kostamo für sich. Am Sonntag hatte es vor dem zweiten Superbike-Lauf geregnet. In der Besichtigungsrunde stürzte der 30-jährige Niederländer Joey den Besten vermutlich wegen Aquaplanings auf der Geraden, prallte gegen einen Mast und erlag seinen Verletzungen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

FIM JUNIORGP

Moto3-JuniorGP/Moto2-EM/ETC

Es geht voran

Im ETC ist der Andrang so groß, dass sich die Teilnehmer in zwei Gruppen fürs Rennen qualifizieren müssen

Die Abstände in der FIM-JuniorGP-Serie werden immer geringer, die Tabellenplätze wechseln. Valentino Herrlich schaffte es im ETC zum ersten Mal ins Hauptrennen.

Von: **Anke Wieczorek**

Das einzig Konstante auf dem Algarve International Circuit in Portimão war Senna Agius. Der Australier vom deutschen Liqui Moly Husquarna Team tickt wie ein Uhrwerk, gewann beide Rennen mit sattem Vorsprung und kann sich zurzeit nur selbst schlagen. Im Training hatte er die Pole-Position geholt und mit einer Zeit von 1.43,347 Minuten einen neuen Rundenrekord aufgestellt. Agius war das ganze Wochenende in bestechender Form.

Im Moto3 Junior GP gab es das gewohnte Bild. Über Sieg und Niederlage entschied eine Hundertstelsekunde. Die deutschsprachigen Fahrer Jakob Rosenthaler sowie und Noah Dettwiler punkteten, und Leo Rammerstorfer verkürzte den Abstand zur Spitze weiter. Im European Talent Cup schaffte es Valentino Herrlich zum ersten Mal auf direktem Weg ins Hauptrennen. Vorher war ihm das einmal über das Last Chance Race gelungen, in das in Portimão Loris Schönrock und Jona Eisenkolb kamen. Da nur die ersten zwei daraus weiterkommen, was für beide noch unerreichbar war, testete Eisenkolb, der im Moment einen Wachstumsschub hat, schon Teile für das nächste Rennen in Barcelona in zwei Wochen.

Der 14-jährige Herrlich aus Langenbieber in Hessen startete in Portimão Punkt 13.00 Uhr ins Hauptrennen und verteidigte zunächst seinen 27. Startplatz. Direkt dahinter lauerte Casey O'Gorman, der zwar zu den Sieganwärtern zählte, aber im Training wegen Bummelns von der Rennleitung nach ganz hinten gesetzt wurde. Der Ire entzündete vom letzten Platz aus ein wahres Feuerwerk, pflügte durchs Feld und wurde am Schluss mit nur 0,048 Sekunden Rückstand hinter Dodò Boggio aus Italien Zweiter.

Herrlich kam als 24. ins Ziel. „Es hätte auch ein 22. Platz sein können", berichtete sein Teamchef Frank Koch von F. Koch Motorsport, „Valentino war in einer Gruppe, in der die Plätze ständig gewechselt haben. Ich konnte die Boxentafel gar nicht so schnell mit Zahlen bestücken. Wenn du die Tafel rausgehalten hast, war schon wieder alles anders." Es wurde in drei Gruppen gerangelt, was das Zeug hielt. „Valentino ist langsam angekommen", so Koch weiter, „er hat gemerkt, dass es verdammt hart hier ist. Er kennt die Rennstrecken nicht, und auch die Raffiniertheit, mit der gefahren wird, ist ihm noch neu. Das muss er jetzt lernen. Das Rennen war Nervenkitzel hoch zehn." Es bleibt nicht viel Zeit bis zur nächsten Veranstaltung. Der Team-Lkw ist auf direktem Weg nach Barcelona gefahren. Am kommenden Dienstag fährt auch Koch wieder los. „Mittwochs wird aufgebaut, abends machen wir einen Streckenrundgang, am Donnerstag sind die ersten Trainings. ■

EUROPEAN TALENT CUP

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Dodò Boggio (I)	Honda	26.01,500 min
2.	Casey O'Gorman (IR)	Honda	+0,048 s
3.	Guido Pini (I)	Honda	+0,071 s
4.	Rico Salmela (FIN)	Honda	+0,081 s
5.	Ruche Moodley (RSA)	Honda	+0,430 s
24.	Valentino Herrlich (D)	Honda	+40,844 s

FIM JUNIORGP

Allein auf weiter Flur: Überflieger Senna Agius hat in der Moto2-EM schon 61 Punkte Vorsprung

ETC-STAND

1.	Quiles	124
2.	Uriarte	123
3.	Boggio	95
4.	Pini	90
5.	Salmela	88
6.	Ferrández	53
7.	Gonzáles	52

MOTO3-JUNIOR-GP – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Xabier Zurutuza (E)	KTM	27.23,489 min
2.	Zatchakorn Buasri (THA)	Honda	+0,055 s
3.	Luca Lunetta (I)	KTM	+0,131 s
12.	Jakob Rosenthaler (AUT)	Husquarna	+1,633 s
14.	Noah Dettwiler (CH)	KTM	+8,883 s
18.	Leo Rammerstorfer (A)	Husqvarna	+27,729 s

MOTO3-JUNIOR-GP – 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Joel Esteban (E)	GasGas	27.22,433 min
2.	Ángel Piqueras (E)	Honda	+0,013 s
3.	David Almansa (E)	KTM	+0,101 s
8.	Jakob Rosenthaler (A)	Husquarna	+8,720 s
17.	Leo Rammerstorfer (A)	Husquarna	+17,255 s
18.	Noah Dettwiler (CH)	KTM	+17,517 s

WM-STAND

1.	Piqueras	140 Punkte
2.	Carpe	86
3.	Lunetta	76
4.	Roulstone	73
13.	Rosenthaler	39
18.	Dettwiler	16
23.	Rammerstorfer	4

MOTO2-EM – 1. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstand
1.	Senna Agius (AUS)	Kalex	27.42,877 min
2.	Alberto Surra (I)	Boscoscuro	+11,788 s
3.	Xavier Cardelús (AND)	Kalex	+11,842 s
4.	Marco Tapia (E)	Kalex	+12,651 s
5.	Roberto García (E)	Kalex	+13,591 s
6.	Mattia Rato (I)	Kalex	+27,764 s

MOTO2-EM – 2. RENNEN

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Senna Agius (AUS)	Kalex	27.46,015 min
2.	Xavier Cardelus (AND)	Kalex	+5,500 s
3.	Roberto García (E)	Kalex	+6,929 s
4.	Marco Tapia (E)	Kalex	+11,550 s
5.	Alberto Surra (I)	Boscoscuro	+11,580 s
6.	Piotr Bisiekierski (PL)	Kalex	+11,904 s

EM-STAND

1.	Agius	141 Punkte
2.	Cardelus	80
3.	Rato	75
4.	Ruiz	65
5.	Surra	62
6.	Tatay	61
7.	García	50

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Geschundener Löwe

Mit seiner kompromisslosen Kämpfernatur begeisterte Giancarlo Falappa, „der Löwe von Jesi“, seine Fans in der Superbike-WM. Er erlitt aber auch schwerste Verletzungen, die letzte beendete seine Karriere vorzeitig. Am 30. Juni wurde er 60 Jahre alt.

Von: **Imre Paulovits**

Donington, 1989: Ein völlig unbekannter Italiener steht ganz oben auf dem Siegerpodest der Superbike-WM und weiß nicht so recht, was er sagen soll. Giancarlo Falappa hat sein erstes Superbike-WM-Wochenende gleich mit einem Sieg beendet. Jeder, der den Bimota-Nachwuchs-Werkspiloten daran hindern wollte, wurde entweder abgehängt oder beiseite geräumt. Alle fragten sich: Wer ist dieser Giancarlo Falappa? Der am 30. Juni 1963 geborene Süditaliener fuhr bereits 1979 Motocross, von 1982 bis 1984 sogar zwei Jahre für Moto Villa in der 250er-WM, doch dann ging ihm das Geld aus und er arbeitete bei einer Firma, die Swimmingpools baute.

1987 kaufte er sich eine Suzuki GSX-R 1100 für die italienische Sport-Production-Meisterschaft, gewann gleich sein erstes Rennen und wurde 1988 auf einer Bimota YB4 italienischer Sport-Production-Meister. Daraufhin nahm ihn Bimota neben dem 500er-WM-erfahrenen Fabio Biliotti in sein neu aufgestelltes Werksteam auf. Doch während Biliotti sang und klanglos unterging, wurde Falappa die Entdeckung des Jahres. Sogar US-Haudegen Mike Baldwin, der bald Biliotti ersetzte, sah gegen den Neuling richtig blass aus. Falappa gewann auch im kanadischen Mosport und im französischen Paul Ricard, hatte aber auch ein paar spektakuläre Abflüge, beendete seine erste WM-Saison als Sechster, und Ducati-Teamchef Marco Lucchinelli nahm ihn für 1990 unter Vertrag.

Kompromisslos und wild

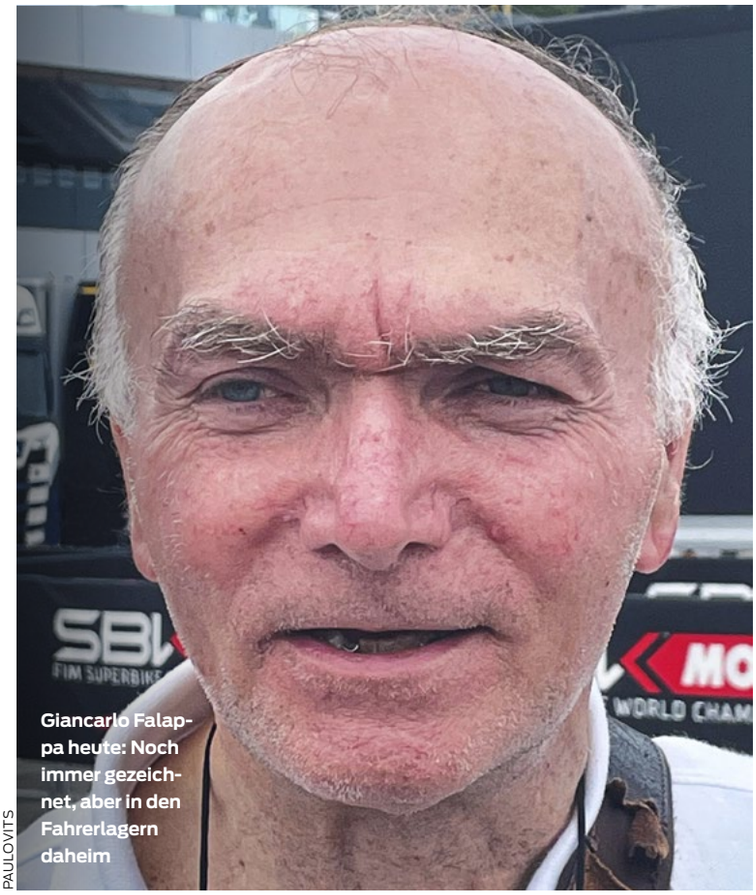
Der kompromisslose Hüne Falappa mit seinen wilden Drifts und die donnernde Werks-Ducati begannen die WM in Jerez auch gleich an der Spitze. Doch der schlaue Fuchs Raymond Roche studierte ihn genau und entriss ihm in beiden Läufen den Sieg. In Donington schlug Falappa zurück und holte sich seinen ersten Ducati-Sieg. Doch bald musste er seinem Mut Tribut zollen. Im kanadischen Mosport verletzte er sich zum ersten Mal, und als er auf dem superschnellen Österreichring zurückkehrte, musste er im Training hinter der Kuppe der Valvoline-Geraden einem Nachzügler ausweichen und knallte mit 250 km/h in die Leitplanke. Er brach sich 27 Knochen, lag für zwölf Tage im Koma und schabte sich die Muskeln über dem linken Schulterblatt ab. Er kehrte entgegen den Rat seiner Ärzte bereits 1991 wieder zurück, brauchte zwei Saisons, um wieder zu seiner Form zu gelangen und fuhr in dieser Zeit praktisch einhändig.

Wieder nach oben gekämpft

Im Winter 1992 unterzog sich Falappa einer Operation, bei der ihm Muskeln aus dem Oberschenkel über das Schulterblatt transplantiert wurden, und er begann 1993 mit einem überlegenen Doppelsieg im strömenden Regen von Brands Hatch, dem er gleich einen weiteren in Hockenheim folgen ließ. Auch in Misano gewann er mit Pole-Position und schnellster Runde beide Rennen. Doch Stürze und technische Defekte warfen ihn aus dem Titelkampf. 1994 mit der neuen Ducati 916 erlebten seine Fans in Misano zwei packende Duelle mit Weltmeister Scott Russell, und der Löwe erkämpfte sich seinen letzten strahlenden Sieg. Zwei Wochen später, am 11. Juni 1994, stürzte er bei einem privaten Test in Albacete schwer, schlug mit dem Kopf auf und lag danach 38 Tage im Koma. Er erwachte wieder, aber er war nie wieder in der Lage, ein Rennmotorrad zu fahren.

Ducati hielt seinem Nationalhelden die Stange, er bekommt eine Invalidenrente, der TV-Journalist Giovanni Di Pillo kümmerte sich rührend um ihn und brachte ihm das Kommentieren bei. So blieb er dem Superbike-WM-Paddock erhalten. Noch heute fährt er mit seinem Wohnmobil, das ein großer Löwenkopf und ein Bild seines Markenzeichens, des stehenden Wheelies, zieren, zu Grands Prix und Superbike-WM-Läufen. Wenn seine Wirbelsäule auch von einem Korsett gestützt werden muss und er sich oft nur mit einem Gehstock bewegen kann, er wird von seinen Fans noch immer bewundert.

Herzlichen Glückwunsch zum 60., Löwe Falappa! ■



Giancarlo Falappa heute: Noch immer gezeichnet, aber in den Fahrerlagern daheim

PAULOVITS

WORLDSBK

Höhepunkt: Falappa 1993 mit stehendem Wheelie nach Brands-Hatch-Doppelsieg

Giancarlo Falappa

Geburtstag: 30. Juni 1963
Geburtsort: Filottrano (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE

1989:	SBK, Bimota (6.)
1990:	SBK, Ducati (11.)
1991:	SBK, Ducati (9.)
1992:	SBK, Ducati (4.)
1993:	SBK, Ducati (5.)
1994:	SBK, Ducati (15.)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Machtprobe am Start: Jorge Prado (#61) mit Körperkontakt zu GP-Sieger Romain Febvre

Aus eins mach zwei

Aus eins mach zwei. Im indonesischen Surferparadies Lombok ließ Kawasaki-Star Romain Febvre seinem Sieg vor einer Woche den nächsten Paukenschlag folgen. Jorge Prado (GasGas) musste sich mit Platz 2 begnügen. In der MX2-Klasse beendete Jago Geerts (Yamaha) ungeschlagen seinen Arbeitstag. Simon Längenfelder überzeugte auf Rang 3 hinter Andrea Adamo.

Von: **Frank Quatember**

Es gab neben der lokal üblichen Affenhitze Gutes und weniger Gutes zu berichten vom WM-Lauf Nr. 11 auf der indonesischen Insel Lombok. Layout und Qualität der flachen Strecke waren am unteren WM-Level, toll hingegen die erneut enorme Anzahl von einheimischen Motorsportfans rund um das Areal. Leider bleiben die Probleme des Vorjahres akut, auch wenn Promoter Infront Racing finanzielle Verbesserungen bei den Transportkosten vornahm. Trotzdem mussten einige Teams und Fahrer aufgrund der Kosten für den Doppel-GP in Asien ihre Teilnahme absagen. Unterm Strich bleibt jedoch ein positiver Eindruck vom Asien-Gastspiel der WM.

Siebte Pole für Prado

Der Samstag war mal wieder fest in spanischer Hand: Jorge Prado gewann zum siebten (!) Mal in diesem Jahr das Qualifying und damit die Pole-Position für das finale Gatter. Doch den ersten Holeshot schnappte sich tags darauf der Schweizer Valentin Guillod (Honda), der aber von Landsmann Jeremy Seewer sofort in Richtung Anlieger abgedrängt wurde. Noch schneller war Febvre, der innen durchstieß und die Spitze übernahm, gefolgt von den Kampfhähnen Rubén Fernández und Seewer, die sich bereits im Qualifying mächtig in die Wolle bekamen. Diesmal patzten beide, Prado sagte Danke und startete seine einsame Jagd auf Febvre. Der König der ersten Läufe schob sich Meter um Meter näher heran an die Factory-Kawasaki, und das Katz-und-Maus-Spiel begann. Zwei Runden vor Schluss nutzte der Spanier seine Chance und setzte sich mit einem aggressiven Manöver Zentimeter vor das Vorderrad des verdutzten Febvre. Prado: „Er wollte es auf die schmutzige Art, das kann ich auch!“ Aua!

> „Ich bin superstolz. In Lauf 2 habe ich gezeigt, wie man einen GP gewinnt.“
> MXGP-Sieger Romain Febvre

Genügend Zündstoff also für Lauf 2, den Glenn Coldenhoff (Yamaha) an der Holeshot-Linie anführte, doch blitzschnell von Prado gekontert wurde. Febvre hatte Riesenglück, nachdem er auf der Startgeraden den zweiten Spanier, Fernández, touchierte und sich artistisch auf der Kawasaki halten konnte.

Febvre: Ausflug ins Grüne

Nur zwei Kurven später tauchte der Franzose bereits im Windschatten von Prado auf. Der Kampf war eröffnet. Febvre machte zwar einen ungewollten Ausflug ins Grüne, schnappte sich aber kurz darauf den GasGas-Piloten und ließ ihm auf der Innenspur keine Chance. Prado konterte umgehend, bereits in Runde 3 gingen beide Piloten ans Limit. Doch das letzte Wort hatte diesmal der kleine Franzose, der wiederum die Führung übernahm und sich absetzen konnte. Parallel kämpfte sich Coldenhoff an Fernández vorbei auf Rang 3. Hinter dem Spanier tauchte nun – wer sonst? – Jeremy Seewer auf und setzte den Erzfeind unter Druck. Seewer fand die besseren Spuren, sprang am entnervten Spanier vorbei und scheiterte trotz großem Kampf um Platz 3 am Teamkameraden Coldenhoff. Febvre feierte euphorisch seinen zweiten GP-Sieg der Saison: „Ich

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

bin superstolz. In Lauf 2 habe ich gezeigt, wie man einen GP gewinnt." Gleichwohl verlor Febvre gesamt erneut Punkte auf Prado, der nun mit 103 Zählern Vorsprung bei noch acht ausstehenden WM-Läufen das Red Plate hält.

Um Platz 3 kämpfen auch hier erbittert Fernández und Seewer, nur durch ein Pünktchen getrennt.

Jago Geerts ist nach seiner Verletzung wieder in der Lage, Rennen in der MX2 zu gewinnen. Der Belgier war am Samstag deutlich Schnellster in der Qualifikation und konnte mit einem Doppelsieg auf dem leicht sandigen Track in Lombok den Rückstand auf die Führenden in der Gesamtwertung verkürzen. Allein das sorgt für Spannung im Titelkampf der kleinen Klasse.

Am Gatter war erwartungsgemäß wieder viel Platz für die WM-Elite bei gerade mal 19 Startern. Geerts wählte die Innenspur und raste zum fünften Holeshot der Saison, gefolgt von Roan van de Moosdijck (Husqvarna) und KTM-Pilot Andrea Adamo.

Lucas Coenen, der eine Woche zuvor triumphierte hatte, beklagte wie Thibault Benistant (Yamaha) gesundheitliche Probleme. Beide hatten mit dem Kampf um das Podium nichts zu tun. Jago Geerts verwaltete die Führung souverän, während WM-Leader Andrea Adamo als Zweiter den Schaden erfolgreich in Grenzen hielt.

Längenfelder in Führung

Simon Längenfelder lag lange Zeit auf Position 3, musste aber in der Schlussphase noch zwei Plätze abgeben. Das fuchste den Franken, und dementsprechend motiviert startete Längenfelder in Lauf 2. Geerts gewann erneut den Start, doch der Deutsche zog entschlossen innen durch an Geerts vorbei zur Führung. Was für ein Manöver! Der Platz an der Sonne hielt nicht lange, denn der entfesselte Geerts ging noch in der Startrunde energisch am jungen Deutschen vorbei. Van de Moosdijk und Adamo nutzten die kurze Schwäche von Längenfelder, der auf Rang 4 zurückfiel.

Doch das Rennglück kam zurück. Adamo und später auch van de Moosdijk mussten Bodenproben nehmen. Dadurch übernahm Simon Rang 2 und verteidigte diesen gegen Everts junior und Adamo bis zur Ziellinie. Das bedeutete nur sieben Wochen nach dem Armbruch im Training ein Tagespodium für den Deutschen. Respekt! ■

ACEVEDO

MX2-Start: Ganz rechts GP-Sieger Geerts (#93), schon vorn Adamo (#80)

ACEVEDO

Surfen und fliegen: Große Luftshow von Simon Längenfelder

MOTOCROSS-GP LOMBOK/MXGP

Lombok (RI): 2. Juli, 11. WM-Lauf,
Wetter: leichter Regen, 27 Grad. **1. Lauf:** 18 Fahrer gestartet, 18 gewertet, 17 Runden à 1,640 km (= 27,880 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jorge Prado (E)	GasGas	17	34.39,379 min = 48,268 km/h
2.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	17	+ 7,115 s
3.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	17	+ 13,678 s
4.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 20,437 s
5.	Rubén Fernández (E)	Honda	17	+ 30,316 s
6.	Valentin Guillod (CH)	Honda	17	+ 36,563 s
7.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	17	+ 46,240 s
8.	Alberto Forato (I)	KTM	17	+ 1.06,686 min
9.	Benoit Paturel (F)	Yamaha	17	+ 1.13,621 min
10.	Alvin Östlund (S)	Honda	17	+ 1.28,824 min

Lombok (RI): 2. Juli, 11. Juli, 11. WM-Lauf,
Wetter: leichter Regen, 27 Grad. **2. Lauf:** 18 Fahrer gestartet, 18 gewertet, 17 Runden à 1,640 km (= 27,880 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	17	35.34,487 min = 47,022 km/h
2.	Jorge Prado (E)	GasGas	17	+ 1,808 s
3.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	17	+ 2,731 s
4.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 3,178 s
5.	Rubén Fernández (E)	Honda	17	+ 34,227 s
6.	Valentin Guillod (CH)	Honda	17	+ 42,223 s
7.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	17	+ 48,311 s
8.	Alberto Forato (I)	KTM	17	+ 56,337
9.	Mitchell Evans (AUS)	Kawasaki	17	+ 1.10,090 min
16.	Benoit Paturel (F)	Yamaha	17	+ 1.22,661 min

WM-STAND MXGP

1.	Jorge Prado	562 Punkte
2.	Romain Febvre	459
3.	Rubén Fernández	415
4.	Jeremy Seewer	414
5.	Glenn Coldenhoff	390
6.	Jeffrey Herlings (NL)	386
7.	Calvin Vlaanderen	357
9.	Valentin Guillod	265
19.	Tom Koch	88
21.	Maximilian Spies	53

1.	GasGas	568 Punkte
2.	Yamaha	546
3.	KTM	487

MOTOCROSS-GP LOMBOK/MX2

Lombok (RI): 2. Juli, 11. Juli, 11. WM-Lauf,
Wetter: leichter Regen, 27 Grad. **1. Lauf:** 19 Fahrer gestartet, 19 gewertet, 17 Runden à 1,640 km (= 27,880 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	17	34,42,416 min = 48,198 km/h
2.	Andrea Adamo (I)	KTM	17	+ 8,643 s
3.	Roan v. d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	17	+ 12,398 s
4.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	17	+ 13,846 s
5.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	17	+ 29,775 s
6.	Liam Everts (B)	KTM	17	+ 40,297 s
7.	Lucas Coenen (B)	Husqvarna	17	+ 56,380 s
8.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	17	+ 1.03,827 min
9.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	17	+ 1.11,350 min
10.	Jan Pancar (SLO)	KTM	17	+ 1.23,483 min

Lombok (RI): 2. Juli, 11. Juli, 11. WM-Lauf,
Wetter: leichter Regen, 27 Grad. **2. Lauf:** 19 Fahrer gestartet, 19 gewertet, 17 Runden à 1,640 km (= 27,880 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	17	35,54,310 min = 46,589 km/h
2.	Simon Längenfelder(D)	GasGas	17	+ 7,180 s
3.	Andrea Adamo (I)	KTM	17	+ 13,825 s
4.	Liam Everts (B)	KTM	17	+ 15,658 s
5.	Lucas Coenen (B)	Husqvarna	17	+ 20,410 s
6.	Roan v. d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	17	+ 22,442 s
7.	Jan Pancar (SLO)	KTM	17	+ 23,562 s
8.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	17	+ 34,259 s
9.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	17	+ 1.04,039 min
10.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	17	+ 1.10,337 min

WM-STAND MX2

1.	Andrea Adamo	488 Punkte
2.	Thibault Benistant	462
3.	Kay de Wolf	452
4.	Jago Geerts	441
5.	Liam Everts	420
6.	Roan van de Moosdijk	417
7.	Lucas Coenen	346
8.	Simon Längenfelder	341
20.	Mike Gwerder (CH)	43
24.	Marcel Staufer (A)	31

1.	Yamaha	584 Punkte
2.	Husqvarna	546
3.	KTM	523

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Enduro-WM Gelnica

Titelverteidiger kann es doch

Beim fünften Enduro-GP-Lauf im slowakischen Gelnica konnte Titelverteidiger Andrea Verona endlich wieder einen Gesamtsieg holen: Nach dem Ausfall von WM-Leader Brad Freeman gewann der GasGas-Pilot am zweiten Tag erstmals in 2023.

Von: **Robert Pairan**

Nach tragischem Auftakt stürzte auch der GP-Führende Brad Freeman gleich in den ersten beiden Sonderprüfungen und musste vorzeitig aufgeben. Angeschlagen war auch Josep Garcia, der Führende in der E1-Klasse und GP-Spitzenfahrer. Nach Schlüsselbeinbruch und OP nach dem letzten Lauf ist der Spanier noch nicht fit.

So gewann der Brite Steve Holcombe die Gesamtwertung des ersten Tages. Im einsetzenden Regen und zunehmenden Schlamm an Tag 2 konnte Andrea Verona ein technisches Problem von Holcombe ausnutzen und siegte. Der Brite übernimmt trotzdem die Führung in der GP-Wertung und behält auf Beta die E2-Führung vor Verona.

Der Wettbewerb war von einem tragischen Vorfall überschattet: Weil der slowakische Fahrer Jaroslav Diro in der Open-Klasse beim Supertest am Freitag Abend mit Todesfolge gestürzt war, wurde die Prüfung abgebrochen und nicht gewertet. Erst am nächsten Tag wurde wieder gestartet. ■

FUTURE7MEDIA

Tages- und Gesamtsieg: Andrea Verona (GasGas) ist wieder der Alte

ENDURO-WM

Gelnica (SK), 1. Juli

1.	Steve Holcombe (GB), Beta	1:21.06,96
2.	Andrea Verona (I), GasGas	+27,34 s
3.	Wil Ruprecht (AUS), Sherco	+1.34,56
4.	Th. Espinasse (F), Beta	+1.54,23
5.	H. MacDonald (NZ), Sherco	+2.09,14
6.	Jamie McCanney (GB), Husqv.	+2.11,32
7.	Mikael Persson (S), Husqv.	+2.40,80
8.	Josep Garcia (E), KTM	+2.54,90
9.	Nathan Watson (GB), Honda	+3.09,10
11.	Luca Fischeder (D), Sherco	+3.21,66

Gelnica (SK), 2. Juli

1.	Andrea Verona (I), GasGas	1:19.49,03
2.	Steve Holcombe (GB), Beta	+2,46 s
3.	H. MacDonald (NZ), Sherco	+48,77 s
4.	Mikael Persson (S), Husqv.	+1.49,51
5.	Jamie McCanney (GB), Husqv.	+1.58,09
6.	Josep Garcia (E), KTM	+2.26,96
7.	Theoph. Espinasse (F), Beta	+2.36,11
8.	Sam. Bernardini (I), Honda	+2.56,84
9.	Antoine Magain (B), Sherco	+3.15,18
10.	Matteo Pavoni (I), TM	+3.32,69

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand nach 10 von 14 Tagen

1.	Steve Holcombe	164 Pkte.
2.	Brad Freeman (GB), Beta	151
3.	Andrea Verona	145
4.	Josep Garcia	130
5.	Hamish MacDonald	107
6.	Theophile Espinasse	83
7.	Nathan Watson	74
8.	Zachary Pichon (F), Sherco	67
9.	Mikael Persson	65
18.	Luca Fischeder	17

Grasbahn-EM Tayac

Vier Finalisten für Werlte

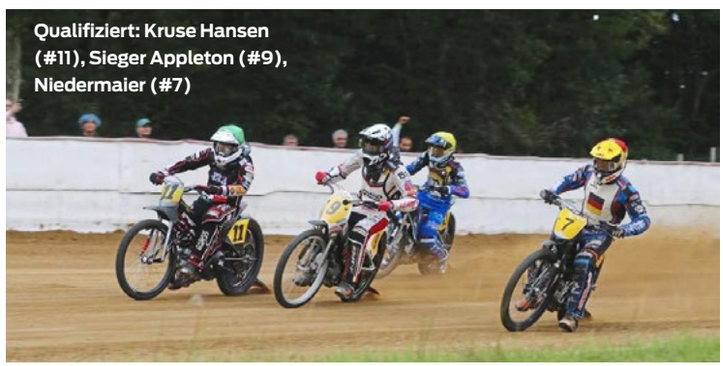
Nachdem sich in Bielefeld schon Lukas Fienhage und Stephan Katt für das EM-Finale in Werlte qualifiziert hatten, kamen beim zweiten Semifinale in Tayac noch Fabian Wachs und Mario Niedermaier dazu.

Von: **Thomas Schiffner**

Der 21-jährige Mario Niedermaier hatte in Tayac das Glück auf seiner Seite: Er qualifizierte sich nach den 12 Vorläufen nur für das C-Finale und wäre damit eigentlich aus dem Neuner-Feld, das sich für Werlte qualifizieren konnte, raus gewesen. Der Niederbayer gewann das C-Finale, wurde Elfter. Weil aber der viertplatzierte Tino Bouin und der Zweite Mathias Trésarrieu auf den Start in Werlte am 22. Juli verzichten, da zeitgleich in deren französischer Heimat in Macon das Speedway-U23-Team-EM-Finale stattfindet, rückten der Zehnte in Tayac, Dave Meijerink und Niedermaier ins Finalfeld auf. „Zu Hause“ wird auch der 23-jährige Werlter Fabian Wachs starten, der sich in Tayac für das B-Finale qualifizierte und dort hinter Dubernard, Van der Steen und Evergreen Stéphane Trésarrieu Vierter wurde. Schlussrang 8 reichte dem Local Hero für sein Heimfinale. Daniel Spiller kam mit der schwierigen Bahn in Tayac nicht zurecht und wurde 16.

Vor dem A-Finale waren Ex-Europameister Andrew Appleton und der 21-jährige Mathias Trésarrieu, Sohn von Stéphane, punktgleich. Doch der schon 41-jährige Appleton bewies seine immer noch vorhandene Klasse und siegte vor den Franzosen Trésarrieu junior, Dubernard und Bouin.

In Werlte treffen die vier Deutschen Fienhage, Katt, Wachs und Niedermaier auf stärkste Konkurrenz mit u.a. Bielefeld-Sieger Chris Harris und den Ex-Weltmeistern Romano Hummel und Jannick de Jong. ■



Qualifiziert: Kruse Hansen (#11), Sieger Appleton (#9), Niedermaier (#7)

LAGUIBEAU

GRASBAHN-EM

Semifinale Tayac (F), 1. Juli

1.	Andrew Appleton (GB)	15 Punkte
2.	Mathias Trésarrieu (F)	15
3.	Jordan Dubernard (F)	12
4.	Tino Bouin (F)	13
5.	Henry van der Steen (NL)	13
6.	Kenneth Kruse Hansen (DK)	14
8.	Fabian Wachs (D)	11
11.	Mario Niedermaier (D)	11
	Ausgeschieden:	
16.	Daniel Spiller (D)	7

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Roczen bleibt

WM-Premiere in Birmingham: Sieger Ken Roczen (#1) am Start noch im Hintertreffen

SX GLOBAL

So wie die Supercross-WM 2022 endete, begann sie letzten Samstag im britischen Birmingham: Der haushohe Favorit und Titelverteidiger Ken Roczen (Suzuki) gewann. Der Thüringer ist zurück, nein, er bleibt! Die Plätze hinter Kenny gingen an die US-Amerikaner Joey Savatgy (Kawasaki) und Honda-Pilot Vince Friese.

Von: **Frank Quatember**

Die brandneue Supercross-Serie, kurz WSX, kann sich nach der Geburt im Vorjahr durchaus sehen lassen. Beim ersten von (geplant) sechs WM-Läufen bekamen die Fans im halb gefüllten Fußballstadion des Premier-League-Clubs Aston Villa durchaus unterhaltsames und hochklassiges Racing zu sehen. Die Strecke war zwar kurz, aber höchst anspruchsvoll. Und wie erwartet war der deutsche Suzuki-Pilot Ken Roczen auf solch einer Sprintstrecke das Maß der Dinge. Den ersten von drei Finalläufen bestimmte allerdings zunächst „Bad Boy“ Vince Friese mit dem Startsieg, während Roczen eingeklemmt wurde und in der Folge alle Hände voll zu tun hatte, um das Hinterrad von Friese zu erreichen.

Roczen: „Man kennt sich“

Nach tollem Fight gegen Justin Hill war es nach der Rennhälfte so weit: Roczen machte Druck, und Friese ging zu Boden.

Nach seinem Laufsieg hatte der Mattstedter nur wenige Minuten Zeit bis zum Start von Lauf 2, den erneut Friese gewann. Roczen vermied mit viel Glück einen Sturz, musste aber vor Kurve 1 hart in die Eisen gehen. In spektakulärer Manier kämpfte sich „Kickstart-Kenny“ durch das Feld und blies ab Runde 4 zur Jagd auf Friese. Doch trotz mehrerer Angriffe rettete Friese 0,2 Sekunden Vorsprung über die Ziellinie, beide wurden jedoch nach Rennende um zwei Plätze strafversetzt.

Auch Holeshot Nr. 3 ging an Friese, der sich kurz darauf mit Roczen ein knüppelhartes Duell mit viel Kontakt lieferte. Beide strauchelten, das nutzte clever Joey Savatgy aus und übernahm die Spitze. Zwei Runden später knackte Roczen den US-Amerikaner und brachte Lauf- und Tagessieg sicher nach Hause: „Ich muss definitiv mehr Starts trainieren“, scherzte der Deutsche im Ziel. „Ich wollte früh schalten, aber es hat einfach nicht geklappt. In Lauf 2 ging mir die Zeit aus, und im letzten Rennen hat mich Vince hart, aber noch im Rahmen bearbeitet. Man kennt sich ja.“

In der SX2-Klasse lieferten sich US-Boy Mc Elrath und der bärenstarke Lokalheld Max Anstie (Honda) in den drei Finals harte Duelle. Am Ende setzte sich etwas glücklich, aber verdient der Yamaha-Pilot durch. Anstie und der Brasilianer Lopez belegten die Plätze auf dem Tagespodium.

Achtung, Roczen-Fans: Ken startet am 14. Oktober in Düsseldorf! ■

SUPERCROSS-WM

SX1, Birmingham (GB), 1. Juli

1.	Ken Roczen (D), Suzuki	1-4-1
2.	Joey Savatgy (USA), Kawa.	4-2-2
3.	Vince Friese (USA), Honda	2-3-10
4.	Justin Hill (USA), Kawasaki	3-1-6
5.	Dean Wilson (GB), Honda	6-5-3
6.	Kyle Chisholm (USA), Suz.	10-7-4
7.	Justin Brayton (USA), Hon.	5-8-9
8.	Colt Nichols (USA), Kawa.	7-9-8

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 1 von 6 Rennen

1.	Ken Roczen	69 Punkte
2.	Joey Savatgy	62
3.	Vince Friese	53
4.	Justin Hill	52
5.	Dean Wilson	51
6.	Kyle Chisholm	43
7.	Justin Brayton	41
8.	Colt Nichols	39

SUPERCROSS-WM

SX2, Birmingham (GB), 1. Juli

1.	S. McElrath (USA),Yamaha	1-2-1
2.	Max Anstie (GB), Honda	2-1-2
3.	Enzo Lopez (BR), Yamaha	4-3-4
4.	M. Oldenburg (USA), Honda	3-14-3
5.	Kyle Peters (USA), Honda	6-6-6
6.	Maxime Desprey (F), Yam.	10-7-5
7.	Aaron Tanti (AUS), Yam.	7-8-10
8.	Henry Miller (USA), Yam.	9-9-9

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 1 von 6 Rennen

1.	Shane McElrath	72 Punkte
2.	Max Anstie	69
3.	Enzo Lopez	57
4.	Mitchell Oldenburg	47
5.	Kyle Peters	45
6.	Maxime Desprey	41
7.	Aaron Tanti	38
8.	Henry Miller	36

NACHRICHTEN

SCHMIDT WEITER AUF MAXIMUM-KURS

Auch der dritte Lauf zur Supermoto-IDM im hessischen Wittgenborn wurde zur Marc-Reiner-Schmidt-Show. Der Weltmeister auf TM mit eigenem MRS-Team beherrschte beide Läufe vom Start bis ins Ziel. In Lauf 1 folgte ihm Jan Deitenbach (Husqvarna) vor dem Franzosen Tim Szalai (Husqvarna). In Moto 2 lag dann Szalai vor Deiti. In der Meisterschaftswertung hat Schmidt zur IDM-Halbzeit mit sechs Laufsiegen schon gewaltige 36 Punkte Vorsprung auf Deitenbach (114). Dritter ist Nico Joannidis auf TM (103).

STRALSUND GEWINNT IN BROKSTEDT

Am Sonntag konnte in der Speedway-Bundesliga der MC Nordstern Stralsund die Brokstedt Wikinger in Brokstedt mit 49:35 klar besiegen. Beste Fahrer waren mit je 11 Punkten Szymon Slauderbach, Patrick Hansen und Lars Skupien (alle Stralsund). Damit springt zur Saisonhalbzeit Stralsund auf Tabellenplatz 1: 3 Rennen/4 Matchpunkte. 2. Güstrow 3/4; 3. Brokstedt 3/2; 4. Olching 3/2.

LAWRENCE FLIEGT DAVON

Der junge Australier Jett Lawrence schreibt in der US-Nationals-Serie Geschichte: Bei der fünften Veranstaltung in Buchanan (Michigan) holte der Honda-Pilot den fünften Tagessieg und den zehnten Laufsieg. Hinter ihm landeten der Franzose Dylan Ferrandis (Yamaha, 3-2) und Supercross-Champion Chase Sexton (Honda, 2-3). Cooper Webb musste wegen Trainingsverletzung aussetzen, Ken Roczen startete bei der WSX.

KEINE U21-SPEEDWAY-DM

Das für letzten Samstag geplante Finale in Ludwigslust musste wegen Regen abgesagt werden. Ein neuer Termin steht noch nicht fest. Für den momentan verletzten Erik Bachhuber ist es aber eine neue Chance, seinen Titel doch noch zu verteidigen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Alfa Romeo

Spider 939 V6 Allrad, 52000 km, 191 kW (260 PS), grau-met., Klima, Voll. (Leder schwarz/grau, Navi, Xenon, CD-Wechsler, el. Sitze, Temp., …), äußerst gepflegt, keinerlei Kratzer od. Dellen, VB 28.500,- €. spider939@gmx.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60440

Alfa Romeo Spider 3.2 JTS V6 24V Q4, 260 PS, Allrad, EZ 2009, 73000 km, 42.000,– €. Tel. 0173/3429100

Bentley

2019 Bentley Continental GTC W12 Mulliner, First Edition, erst 20.610 km, 1. Hand, Bentley Anschlussgarantie, € 274.500,- MwSt. awb. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, cargold-collection.com H

BMW

Z1, 1989, orig. 21.800 km, urgrün/gelb, Scheckheft, KD + H-Kennz. neu, 58.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60356

Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

BMW M & ALPINA TRACKDAYs, freies Fahren, Clubevents, Gastfahrer. www.M-CLUB.de

Dodge

Challenger SRT, Hellcat, 6,2 l, 730 PS, 1. Hd., 51000 km, Vollausst., neuw. EU GaWa, Bj. 2016, TÜV neu, ohne Kratzer, nur 58.840,- €. PLZ 24217, 0152/29362733

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60439

Ferrari

1984/96 Ferrari Testarossa, nur Top-Zustand, mit Historie & Zubehör. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, cargold-collection.com H

328 GTS/1989, 80.000 km, ABS, H-Kennz., schwarz, Leder grau, TÜV + Service neu, 82.500,- € Inzahl. mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60357

Arden

Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet. englishcars@gmx.de H

Lamborghini

Aventador SV LP 750-4 | 1 von 600, EZ 08/2018, 775 km, 552 kW (751 PS), Fahrzeugnr. GLA04508, Nero Aldebaran, 595.000,- € von privat. 20457 Hamburg, Tel. 040-34962843

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60419

Mercedes

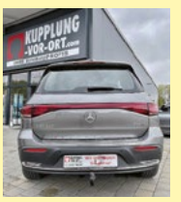
2008 Mercedes SL65 AMG, Farbrarität: Einer von 8 Stück! Glasdach, Designo-Exklusivleder, ausführliche Wartungshistorie, € 134.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, cargold-collection.com H

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

BRABUS 800 4x4² Stealth Green - Mercedes, Bj. 11/22, 1000 km, 588 kW (799 PS), BRABUS Speziallackierung, Verbrauch komb. 20,1 l /100 km, CO2 Emissionen 456 g/km, 855.580,- €. BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041 - 777 0, www.brabus.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60417

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



Anhängerkupplungen für alle Mercedes, AMG, Smart und EQ Modelle. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

MOTOR SPORT aktuell

Jetzt online abonnieren!

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

Panamera Sport GTS, EZ 19, 59000 km, top Ausst. (ehem. UPE 158.000,- €), außergew. Zustand, Approved 07/24, € 89.900,-. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60429

1986/88 Porsche 959, für Sammlung gesucht ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, 040-25335000, cargold-collection.com H

991 Coupé PDK, 09/2018, 18.500 km, 1. Hd., 272 kW (370 PS), racinggelb, schwarz, neuwertig, Garantie, 99.500,- € + 20 weitere Porsche. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60355

964 Carrera 2 Targa, Schaltgetriebe, EZ 08/93, dt. Fzg., 1. Hd., orig. nur 41500 km, PZ-Scheckheft, unfallfrei, absol. Werks-Original, 145.900,- Euro. André Thonemann Sportwagen, Johann-Gutenberg-Str. 7, 61273 Wehrheim, Tel. 06081/964689 oder 0172/7214436, www.AT-sportwagen.de H

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

VW

Käfer 1302 LS, EZ 1972, Zustand 2, Motorüberholung neu, voll funktionsfähig / Fahrspaß pur !! 26.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstraße 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60431

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER RENNKASKOLOS

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 30/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	Anzeigenpreise privat € jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 2 Zeilen	Anzeigenpreise gewerblich* € 3 Zeilen	Anzeigenpreise gewerblich* € jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

RED BULL

Legenden-Treffen und CanAM-Revival in Spielberg: Mit dabei waren Juan-Pablo Montoya, David Coulthard, Dr. Helmut Marko, Alexander Wurz, Jos Verstappen und Mark Webber (v. l. n. r.)

Weniger Autos, weniger Action?

Diskussion um NLS-Zukunft
MSa 28/2023

In der Diskussion über die sinkenden Teilnehmerzahlen in der NLS sollte man auch folgenden Sachverhalt beachten: Sie Starterzahlen in den früher teilnehmerstarken, kostengünstigen Klassen V und H sind im Lauf der Zeit stark gesunken, dagegen zieht es die Teams mehr zu den anspruchsvolleren und schnelleren Autos der Klassen GT3, GT4, Porsche Cup, VT2 etc. Diese Autos sind aber auch kostenintensiver, das können sich weniger Teams leisten. Sind aber Rennen mit „nur“ 100 Autos unbedingt weniger interessant als mit 180? Bei NLS 4 gab es bei den GT3 nur neun Autos. War der Rennverlauf da deshalb uninteressant? Bei nur 100 Startern haben die Organisatoren natürlich weniger Einnahmen für die Ausrichtung der Rennen als mit 180. Andererseits nimmt die Zahl der Sponsoren zu.

Rolf Schäfer,
D-53489 Sinzig

Skepsis hier, Zweifel dort!

Editorial zur Formel E
MSa 29/2023

Sie drücken es zwar nicht direkt aus, aber Ihre Freude über die Formel E scheint sich in Grenzen zu halten. Ich frage mich, was zu einer Verharrung am Hubkolbenmotor beiträgt? Die Schallemissionen? Der Geruch von Feuer? Sie könnten auch einen anderen Standpunkt einnehmen: Trotz des Pariser Klimaabkommens gibt es eine Chance für den Motorsport. Und zwar lokal emissionsfrei. Sie könnten wie verrückt dieses Potenzial feiern. Machen Sie aber nicht. Skepsis hier. Zweifel dort. Im ersten Quartal 2023 war das Tesla Model Y das meistverkaufte Auto der Erde. Kapitalmärkte spekulieren darüber, ob Tesla Mercedes übernimmt. In Europa entstehen gigantische Zellfabriken. Und Sie zelebrieren den Hubkolbenantrieb mit Schaltgetriebe. 30 Prozent Wirkungsgrad. Und für viele Anwohner zunehmend ein Graus. Stichwort Lärmblitzer.

Eric Mentzel,
15834 Rangsdorf

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

23. August: Freies Fahren Oschersleben (Pkw)
28. August: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)
18. September: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)
3. Oktober: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Freitag, 07. Juli

09.45	Formel 3 Silverstone, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
11.05	Formel 2 Silverstone, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
13.15	Formel 1 Silverstone, 1. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
15.10	Formel 3 Silverstone, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
16.05	Formel 2 Silverstone, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
16.45	Formel 1 Silverstone, 2. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1

Samstag, 08. Juli

06.40	Supercars Townsville, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
10.10	Formel 3 Silverstone, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.15	Formel 1 Silverstone, 3. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
13.00	DTM Norisring, 1. Rennen **LIVE**	ProSieben
13.15	DTM Norisring, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV A
15.00	GT Masters Norisring, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1
15.30	F1 Silverstone, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
15.40	F1 Silverstone, Qualifying **LIVE**	ORF 1
15.55	F1 Silverstone, Qualifying **LIVE**	SRF info
16.50	DTM Norisring, 1. Rennen (Zus.)	Servus TV D
18.00	Formel 2 Silverstone, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*

Sonntag, 09. Juli

06.40	Supercars Townsville, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
09.10	Formel 3 Silverstone, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
10.45	Formel 2 Silverstone, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.00	Sportwagen-WM Monza, Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
12.40	Supercup Silverstone, Rennen **LIVE**	Eurosport 1
12.50	Supercup Silverstone, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
13.00	DTM Norisring, 2. Rennen **LIVE**	ProSieben
13.15	DTM Norisring, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV A
14.30	F1 Silverstone, Rennen **LIVE** (Start: 16.00)	Sky Sport F1*
14.45	F1 Silverstone, Rennen **LIVE** (Start: 16.00)	ORF 1
15.00	GT Masters Norisring, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1
15.10	F1 Silverstone, Rennen **LIVE** (Start: 16.00)	SRF 2
16.50	DTM Norisring, 2. Rennen (Zus.)	Servus TV D
17.00	Sportw.-WM Monza, Schlussphase **LIVE**	Eurosport 2*
18.05	IMSA-Sportwagen, Mosport **LIVE**	Motorvision TV*
19.30	24h von Spa, Highlights	Sky Sport F1*
21.30	Formel 1 Silverstone, Rennen (Zus.)	Sky Sport F1*
22.00	Formel 1 Silverstone, Rennen (Zus.)	Sport 1
23.00	NASCAR Cup Series, Chicago **LIVE**	Sport 1+*

Montag, 10. Juli

00.30	NASCAR Cup, Atlanta **LIVE** (Wh.: 17.15)	Sport 1+*

Livestream/Internet

Freitag, 07. Juli

ab 09.15	Rallye-EM Schweden, der Freitag **LIVE**	wrcplus.com*
10.00	12h Estoril, Qualifying **LIVE**	YouTube
11.20	DTM Norisring, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de
14.30	12h Estoril, Qualifying-Rennen **LIVE**	YouTube
16.25	DTM Norisring, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de

Samstag, 08. Juli

ab 07.15	Rallye-EM Schweden, der Samstag **LIVE**	wrcplus.com*
ab 08.15	NLS 5. Lauf, Zeittraining & Rennen **LIVE**	vln.de/YouTube
09.30	DTM Norisring, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
ca. 09.30	12h Estoril, Rennen **LIVE**	YouTube
12.55	DTM Norisring, 1. Rennen **LIVE**	ran.de

Sonntag, 09. Juli

09.15	DTM Norisring, 2. Qualifying **LIVE**	ran.de
13.00	DTM Norisring, 2. Rennen **LIVE**	ran.de

*kostenpflichtig

Vorschau

WILHELM

Formel 1: Von Spielberg reist der Grand-Prix-Zirkus direkt weiter nach Silverstone

PORSCHE

DTM & GT Masters: Action-Garantie beim Saisonhighlight am Norisring

FUTURE7MEDIA

Sportwagen-WM: Die Le-Mans-Sieger von Ferrari feiern ihr Heimspiel in Monza

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

07./08.07.	Rallye-EM, Karlstad/Schweden	S
08.07.	Nürburgring Langstrecken-Serie, 5. Lauf (6h)	D
08.07.	24h Series, 12h Estoril	P
08./09.07.	DTM/ADAC GT Masters, Norisring	D
08./09.07.	NASCAR Xfinity/Cup, Atlanta	USA
08./09.07.	Supercars Australien, Townsville	AUS
08./09.07.	Extreme E, Sardinien	I
08./09.07.	Rallye-SM (SRM), Burgund/Côte Chalonnaise	F
09.07.	Formel 1/F2/F3, Silverstone (+ Supercup)	GB
09.07.	Sportwagen-WM, Monza	I
09.07.	IMSA-Sportwagen, Bowmanville (Mosport)	CDN

Motorrad

08.07.	Grasbahnrennen, Nandlstadt	D
08.07.	US-Motocross Nationals, Southwick	USA

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

INTERNATIONALER ADAC
TRUCK GRAND PRIX
EST. 1986

ADAC GT MASTERS

13.–16.
JULY 2023

NÜRBURGRING

RACING

GOODYEAR FIA ETRC
ADAC GT MASTERS
FFSA

INFORMATION AND TICKETS UNDER
TRUCK–GRAND–PRIX.DE

GOODYEAR FIA ETRC FIA EUROPEAN TRUCK RACING CHAMPIONSHIP

FERNFAHRER
DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

ADAC

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.